

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA REGIONÁLNÍ A
ENVIRONMENTÁLNÍ EKONOMIKY

Cyklostezky na Opavsku a jejich vliv na místní ekonomiku a rozvoj

Cycling Routes in Opavsko Microregion and their Influence on Local
Economy and Development

Student: Lukáš Opatřil

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Jan Sucháček, Ph.D.

Ostrava 2011

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra regionální a environmentální ekonomiky

Zadání bakalářské práce

Student:

Lukáš Opatřil

Studijní program:

B6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202R040 Regionální rozvoj

Téma:

Cyklostezky na Opavsku a jejich vliv na místní ekonomiku a rozvoj
Cycling Routes in Opavsko Microregion and their Influence on Local
Economy and Development

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Současnost cyklostezek v České republice
 3. Charakteristika ORP Opava
 4. Zhodnocení vlivu cyklostezek na rozvoj Opavska
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

BÍLOVÁ, M. *Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR*. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2007. 60 s. ISBN 978-80-244-2062-2.
DECOSTER, J.; SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2002. 79 s. ISBN 80-7212-197-9.
MALINOVSKÝ, J.; SUCHÁČEK, J. *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2006. 1000 s. ISBN 80-248-1117-0.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jan Sucháček, Ph.D.**

Datum zadání: 26.11.2010

Datum odevzdání: 11.05.2011



Ing. Jan Malinovský, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci, včetně všech příloh, vypracoval samostatně.

V Ostravě dne 30. dubna 2011

.....
Lukáš Opatřil

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. bc. Martinu Dostálovi z Odboru rozvoje města a strategického plánování statutárního města Opavy za cenné připomínky a rady, kterými přispěl k vypracování této bakalářské práce. Za poskytnuté informace a konzultace, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce, děkuji vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. Janu Sucháčkovi, Ph.D.

Obsah

Úvod	1
1. Současnost cyklostezek v České republice	3
1.1 Regionální rozvoj	3
1.2 Mikroregion	3
1.3 Strategie regionálního rozvoje České republiky (na roky 2007-2013)	4
1.4 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy	5
1.5 Charakteristika cyklistické dopravy	7
1.5.1 Hlavní přednosti cyklistické dopravy	8
1.5.2 Značení cyklistických tras	10
1.5.2.1 Značení cyklostezek v Polsku	11
1.5.3 Statistický přehled cyklotras a cyklostezek	12
1.5.4 Rozdělení cyklotras na území České republiky	15
1.5.4.1 Evropské cyklotrasy – I. třída	15
1.5.4.2 Národní cyklotrasy – II. třída	16
1.5.4.3 Regionální cyklotrasy – III. třída	16
1.5.4.4 Místní cyklostezky – IV. třída	16
1.6 Financování cyklostezek	16
1.6.1 Financování z evropských fondů	17
1.6.1.1 Operační program přeshraniční spolupráce ČR - PL	19
1.6.1.2 Regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko	21
1.6.1.3 Program rozvoje venkova na léta 2007-2013	23
1.6.2 Financování z národních zdrojů	24
1.6.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury	24
2. Charakteristika ORP Opava	26
2.1 Přírodní charakteristiky mikroregionu	28
2.2 Zemědělství a průmysl v mikroregionu	29
2.3 Administrativní členění	30
2.3.1 Opava	31
2.4 Euroregion Silesia	32
2.5 Turistika na Opavsku	33
3. Zhodnocení vlivu cyklostezek na rozvoj Opavska	34
3.1 Stávající cyklostezky	34
3.1.1 Cyklotrasa č. 551 – MORAVICE	35
3.1.2 Cyklotrasa č. 6167 – Hlavnice – Nový Dvůr – Zlatníky – Opava-Karlovec	36
3.1.3 Opava Radegast Cyklotrack	37
3.2 Plánované cyklostezky	38

3.2.1	Hradec nad Moravicí – Branka u Opavy – Otice – Opava (státní hranice).....	39
3.2.2	Cyklistická stezka Jakartovice – Litultovice – Otice – Opava	40
3.2.3	Cyklistická stezka č. 55 – Slezská Magistrála	41
3.3	Vliv Slezské Magistrály na ekonomiku Opavska a jeho rozvoj	44
3.3.1	Analýza odhadu poptávky	44
3.3.2	Odhad využívání cyklostezky č. 55 Slezská magistrála	45
3.3.3	Úspora z přepravy autem.....	46
3.3.4	Úspora z externalit (především ŽP)	47
3.3.5	Nezaměstnanost	48
3.3.6	Ekonomické subjekty	48
3.3.7	Hromadná ubytovací zařízení a cestovní ruch	48
Závěr		50

Úvod

Cyklostezky a všeobecně cyklistická doprava je v posledních letech často skloňovaným tématem. Otázky ohledně cyklostezek a jejich problémů se dostaly do povědomí obyvatel České republiky především po vstupu do Evropské unie, kdy dochází k výrazné finanční podpoře výstavby cyklotras a cyklostezek. Přestože se často objevují hlasy mluvící o zbytečnosti rozsahu finančních prostředků pro rozvoj cyklistické dopravy, tak se i přesto výdaje na cyklistiku a její doprovodnou infrastrukturu zvyšují.

Význam cyklostezek je pro každý region obrovský, ale ve velké většině případů je neustále podceňován. Hlavní výhody spočívají zejména v propagaci a rozvoji cestovního ruchu a ochraně obyvatelstva před environmentálními problémy. Dalším argumentem, a určitě ne posledním, pro rozvoj kvalitních a moderních cyklostezek je zvýšení bezpečnosti cyklistů, především díky oddělení od silniční automobilové dopravy.

Cílem bakalářské práce je ukázat na ekonomické dopady výstavby cyklostezek na rozvoj mikroregionu Opavska.

První kapitola bakalářské práce je zaměřena na všeobecnou charakteristiku cyklistické dopravy v ČR. Na základě statistik budou představeny nejnovější údaje o počtu kilometrů cyklostezek a cyklotras v ČR. Rovněž budou představeny programové dokumenty, ve kterých se objevuje cyklistická doprava a v poslední části kapitoly možnosti financování cyklostezek.

Druhá kapitola blíže představuje sledovaný mikroregion, tedy ORP Opava. Mikroregion se prezentuje jako oblast s vysoce atraktivním prostředím pro cestovní ruch, který disponuje žhavým potenciálem v jeho rozšíření, zejména pomocí cyklostezek.

Praktická část třetí kapitoly představuje z mého pohledu nejvýznamnější současné cyklostezky v mikroregionu Opava a plánované cyklostezky, zejména cyklostezku č. 55 Slezská magistrála.

Při výpočtech ekonomického dopadu vycházím z údajů Koncepce cyklistické dopravy Moravskoslezského kraje a Studie proveditelnosti Slezské magistrály. Na základě vědomostí

získaných během studia bych chtěl analyzovat skutečný dopad na místní region. Některé ukazatele, např. úspory z přepravy autem a úspory z externalit jsou jednoduše vyčíslitelné pomocí praktického výpočtu. Existují však také oblasti, u kterých jsou přínosy velmi těžce vyčíslvány. Jedná se např. o oblast ochrany zdraví, uctívání morálních hodnot a etiky. Při cyklistických závodech na cyklistických okruzích, v našem případě na cyklostezkách, se také může mluvit o umění naučit se prohrávat nebo hrát ve stylu fair-play. Tyto morální hodnoty jsou velmi důležité, avšak primárně se s nimi při budování jakékoliv cyklostezky nepočítá. Prohrává se nejenom ve sportu, ale častokrát i v osobním životě, a jak se říká, umět chodit v těchto životních situacích je důležité. Ať se to nezdá, i prostá jednoduchá cyklostezka nám může pomoci zvládat obtížné životní situace. Cyklostezky přináší nejenom ekonomické úspory, ale také zlepšení společenských hodnot a mezilidských vztahů, na které se často zapomíná.

V bakalářské práci je postupně použito několik metod. Metodou komparace je porovnávána délka cyklotras a cyklostezek v jednotlivých krajích na základě získaných dat z Pasportu cyklostezek. Analýzou jsou následně rozebrány dílčí tematické úseky současné cyklistické dopravy a syntézou došlo k ucelení zkoumané tematiky. Další metodikou je také indukce a dedukce. V příloze č. 13 je použito polostrukturovaného interview s referentem odboru rozvoje města Opavy a strategického plánování Martinem Dostálem.

Závěrem bych chtěl poukázat na vlastní řešení podpory využití cyklostezek na území mikroregionu Opavska, které by mělo směřovat na podporu marketingu v oblasti cestovního ruchu.

1. Současnost cyklostezek v České republice

V posledních letech dochází k neustálému rozvoji cyklistické dopravy na území České republiky. Zvyšuje se počet cyklistů, cyklistických stezek a využití jízdního kola, jako dopravního prostředku rovněž zaznamenává rostoucí tendenci. Cykloturistika se pomalu, ale jistě stává masovou záležitostí. Cyklistická doprava je v rámci České republiky velmi perspektivní a v budoucnu z ní může Česká republika profitovat, zejména v oblasti cestovního ruchu. Propagace a rozvoj cyklistické dopravy je velmi důležitá pro regionální rozvoj jednotlivých území. Cyklistická doprava se rovněž již nastalo usadila i v mnoha strategických a programových dokumentech a také v prioritách politik, obzvláště v otázkách regionální politiky. V následném textu se blíže zaměřím na vysvětlení pojmů a představení dokumentů, ve kterých je zahrnuta cyklistická doprava.

1.1 Regionální rozvoj

Regionálním rozvojem se rozumí soubor procesů, které probíhají v rámci daného regionu a přispívají především k pozitivním změnám v sociálně ekonomické situaci regionu. Rozvojem se rozumí proces, jenž je orientovaný na určitý cíl. [3]

Smyslem regionálního rozvoje je růst socioekonomického a environmentálního potenciálu a konkurenceschopnosti regionu, kterým se dosáhne zvýšení životní úrovně a kvality života obyvatel regionu a odstranění regionálních disparit. Mezi faktory ovlivňující regionální rozvoj patří přírodní podmínky (znečištění životního prostředí), dostupnost výrobních zdrojů, úroveň technického pokroku, nehmotné lokalizační prostředí a další. [3]

V současnosti existuje velké množství teorií regionálního rozvoje, ale žádná teorie není všeobecně akceptována. Teorie regionálního rozvoje je možné členit mnoha způsoby, zejména v souvislosti s přijetím různých kritérií. Tradičně jsou podle Armstronga, Taylora (1985) a Chisholma (1990) děleny na konvergenční a divergenční teorii. [3]

1.2 Mikroregion

Mikroregiony jsou sdružení obcí, obcí a měst, které vznikly na základě § 49 zákona č.

128/2000 Sb. Zákona o obcích ve formě dobrovolného svazku obcí, nebo se jedná o formu sdružení právnických osob podle § 20, písmene f až j, Občanského zákoníku. Pod pojmem mikroregion se tedy rozumí územní celek, který vznikl sloučením dvěma a více základními územními jednotkami. Územní základní jednotkou se rozumí sídlo či obec. V České republice mají mikroregiony převážně venkovský charakter [6]

Mikroregiony se slučují především z těchto důvodů:

- „řešit společně dohodnutý směr rozvoje či vytýčený problém,
- zajišťovat výkon určitých oblastí veřejné správy jednotně a přitom racionálně,
- posílit slabší, samostatné postavení (obcí a jejich představitelů) pro potřeby získání vyšších efektů při vyjednávání, financování a projektování.“

J. Sucháček, J. Malinovský, Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie (Ostrava 2006, str. 644.)

Charakteristickým rysem mikroregionů je, že byly založeny z vlastní iniciativy jednotlivých obcí, které spadají pod daný mikroregion. Mikroregiony nikdy nevznikají přinucením či příkazem nadřízeného orgánu. V současnosti je v ČR přes 550 mikroregionů a na Opavsku se nachází 7 mikroregionů:

- Mikroregion Opavsko - Severozápad
- Mikroregion Matice Slezská
- Venkovský mikroregion Moravice
- Sdružení obcí Hlučínska
- Mikroregion Hvozdnice
- Sdružení obcí Bílovecka
- Sdružení obcí Hlučínska - Západ

1.3 Strategie regionálního rozvoje České republiky (na roky 2007-2013)

Strategie je základní dokument politiky regionálního rozvoje podle §5 zákona č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje ve znění pozdějších předpisů. Zpracovatelem je Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) a strategii regionálního rozvoje ČR schvaluje vláda ČR. Strategii

regionálního rozvoje lze obsahově rozdělit podle zákona O podpoře regionálního rozvoje do pěti částí:

- „analýza stavu regionálního rozvoje,
- charakteristiku silných a slabých stránek v rozvoji jednotlivých krajů a okresů,
- strategické cíle regionálního rozvoje v ČR,
- vymezení státem podporovaných regionů,
- doporučení dotčených ústředním správným orgánům a krajům pro zaměření rozvoje odvětví spadajících do jejich působnosti.“

J. Sucháček, J. Malinovský, Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie (Ostrava 2006, str. 670.)

V rámci Strategie regionálního rozvoje je analyzována technická a dopravní infrastruktura, ve které je zahrnuta analýza cyklistické dopravy. *„Cyklistická doprava je moderním dopravním módem především pro denní využívání a též pro rekreaci. Zatím je limitovaná neexistencí bezpečné husté sítě cyklostezek oddělených od automobilového provozu, kterou je potřeba vybudovat. Zdravotní, environmentální a ekonomické přínosy cyklistické dopravy jsou natolik významné, že investice regionů do cyklistické dopravy budou patřit k nejefektivnějším v rámci dopravy. Organickou součástí veškerých dopravních a pozemních staveb by měla být infrastruktura pro cyklistickou dopravu.“*

Strategie regionálního rozvoje České republiky (Praha 2006, str. 45.)

1.4 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Usnesením vlády ze dne 7. července 2004 č. o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy se vláda České republiky zavázala k rozvoji cyklistické dopravy. *„Cyklostrategie usiluje o vytvoření podmínek pro přeměnu „populární, neregulované“ cyklistiky směrem ke „kultivované a systematicky podporované cyklistice“.“* Cyklostrategie podporuje budování cyklostezek, které oddělí cyklistický provoz od dopravního.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (Praha 2005, str. 5.)

Cyklistická doprava je nevyhnutelnou součástí dopravního systému České republiky a její význam se v rámci dopravy neustále zvětšuje. V posledních letech se cyklistika stává masovou záležitostí. Cyklistika nabízí vhodnou alternativu k ostatním druhům dopravy a

současně poskytuje velké množství výhod. Velmi pozitivní je zejména nulové vypouštění výfukových látek do ovzduší a předcházení vzniku závažných srdečních onemocnění. [10]

Cyklistika se stále více dostává do oblasti regionálního a městského plánování. Cyklistika hraje významnou roli v městském prostředí. Jízdní kolo, jako dopravní prostředek, je velmi flexibilní a dá se s ním dostat de facto kdekoli. Cyklistika do jisté míry napomáhá k řešení obslužnosti daného území. Cyklistická infrastruktura přispívá předcházení dopravních zácep a kolapsů v centrech měst. Důležitá role spočívá rovněž v propojování městské a regionální cyklistické sítě, která přináší rozvoj cestovního ruchu. [10]

S rostoucí vytižeností cyklotras, však nastává i velké množství problémů, které musí být řešeny. Jedná se například o zajištění bezpečnosti cyklistům či rozšíření stávajících cyklotras, které již kapacitně nestačí. Právě nově vznikající problémy cyklistické dopravy úzce souvisí se vznikem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy.

V Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy jsou obsaženy čtyři prioritní oblasti. Jednotlivé prioritní osy jsou mezi sebou plně kompatibilní a zároveň propojeny. Aby strategie přinášela plnou efektivnost, je důležité, aby byla propojena s ostatními strategickými dokumenty ministerstev, krajů či měst. Strategie koordinuje činnosti ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů, aby se co nejrychlejším tempem rozšiřovala bezpečná síť cyklistické infrastruktury a současně zvyšovalo povědomí veřejnosti o cyklistice, jako o alternativním druhu dopravy. [10]

Priority Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy:

- Rozvoj cyklistiky jako ekvivalentního dopravního prostředku dopravní obsluhy území
- Rozvoj cyklistiky pro rozmach cestovního ruchu na území České republiky
- Rozvoj cyklistiky k nápomoci zlepšené ochraně životního prostředí a zdraví
- Zabezpečení koordinace s dalšími zainteresovanými subjekty [10]

Hlavní cíle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy:

- Posílení pocitu spolehlivosti a bezpečnosti cyklistům a jeho nejbližšímu okolí při jízdě na kole
- Masivní rozmach cyklistické dopravy pro každodenní využití

- Vytvoření dimenze pro vybudování husté a kvalitní sítě cyklostezek na celém území České republiky s přispěním finančních zdrojů z Evropské unie
- Umožnit obyvatelům dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího ke zlepšování zdravotního stavu
- Každodenní jízdou na kole přispět k ochraně před civilizačními chorobami
- Přispět ke zkvalitnění životního prostředí a k rozvoji cestovního ruchu [10]

1.5 Charakteristika cyklistické dopravy

Česká republika svou polohou vytváří optimální podmínky pro využívání jízdního kola. Již od nepaměti jsou občané České republiky vyhlášenými milovníky cestování, turistiky a rekreace. Když se k tomu navíc přidá i výhodná nížinatá geografická poloha České republiky, tak se vytváří ty neoptimálnější podmínky pro cyklistickou dopravu. V České republice je díky tomu velmi hustá síť cyklistických stezek a tras.

Obrázek 1.1 - Síť cyklotras a cyklostezek na území České republiky



Zdroj: [Http://mapy.idnes.cz, vlastní zpracování - ořez]

Bohužel skutečnost není, tak růžová. Vývoj dopravy v posledních letech nesměruje k rozmachu cyklistické dopravy, naopak čím dál více se rozvíjí silniční doprava osobní a nákladní. V posledním desetiletí došlo k ohromnému nárůstu počtu osobních a nákladních

automobilů na českých silnicích, naopak podíl cyklistické dopravy klesá. Z hlediska vlivu na ochranu životního prostředí a zdraví je tento trend velmi negativní. Výroba automobilů je technologicky náročná, během jízdy se spotřebovává velké množství paliva, neustále je doprava velmi hlučná a rovněž negativně působí k udržitelnosti území. Východiskem k řešení této negativní tendence je, aby došlo k přehodnocení podpory motorových vozidel k jiným dopravním prostředkům, které jsou z hlediska udržitelnosti environmentálně šetrné. Mezi tyto dopravní prostředky patří i jízdní kolo. Cyklistická doprava a další šetrné způsoby dopravy mohou do jisté míry řešit otázky ohledně životního prostředí, zdraví obyvatel či spotřeby energie.

V Dopravní politice České republiky na léta 2005-2013 je řešena, kromě silniční motorové dopravy, lodní dopravy, letecké dopravy, také možnost využití cyklistické dopravy. *„Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky pro ni jsou v ČR zatím nedostatečné. Cyklistická doprava se stává alternativou dopravy jen velmi obtížně. Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatel – v omezování civilizačních chorob. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech – do zaměstnání i škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné s dovybudováním cyklistických stezek počítat.“*

Dopravní politika České republiky: na léta 2005-2013 (Praha 2005, str. 32.)

1.5.1 Hlavní přednosti cyklistické dopravy

Cyklistická doprava v porovnání s ostatními druhy dopravy přináší bezesporu velké množství výhod. Do dnešního dne, nebyl vytvořen žádný podrobný seznam předpokládaných a prokázáných výhod cyklistické dopravy. Podle odborníků na cyklistickou dopravu J. Decostera a J. Schoellaerta jsou základními výhodami pro obce a jednotlivce:

- **„hospodářský přínos** (snížení podílů, který je v rodinných rozpočtech určen na provoz automobilů, snížení počtu pracovních hodin zmeškaných čekáním v dopravních zácpách, snížení nákladů na zdravotnictví v důsledku vyšší fyzické aktivity obyvatel)
- **politicko-ekonomický přínos** (menší energetická závislost, úspora neobnovitelných zdrojů)

- **sociální pokrok** (větší samostatnost jednotlivců a větší fyzická dostupnost veškerých institucí a zařízení jak pro mladší občany, tak seniory)
- **ekologické důsledky** (s odlišením místních krátkodobých efektů – hledisko okolního prostředí – a místně nerozlišených dlouhodobých efektů – hledisko ekologické rovnováhy)“

J. Decoster, J. Schoellaert, Cyklistika pro města (Praha 2002, str. 13.)

Největším problémem je nemožnost kvantifikace faktorů a některých výhod, které přináší cyklistická doprava. Především se jedná o sociální pokrok a hospodářský přínos. Změření například zlepšení samostatnosti jedinců nebo ekonomická kvantifikace snížení času v dopravní zácpě je takřka nemožné. Rovněž u některých faktorů neexistuje spolehlivý model pro výpočet dosažených úspor prostřednictvím jízdního kola. Každé využití jízdního kola ušetří velké množství peněz a přináší další výhody pro jednotlivce, tak pro obce a města. [2]

Samotná cyklistika přináší tyto výhody:

- **„nemá negativní vliv na kvalitu života ve městě** (žádný hluk, žádné znečištění ovzduší)
- **přispívá k ochraně památek a zeleně**
- **zabírá méně prostoru** (jak při pohybu, tak parkování), takže pomáhá hospodárněji využít povrchové plochy měst)
- **méně opotřebovává silniční síť a snižuje potřebu výstavby nové dopravní infrastruktury**
- **zvyšuje atraktivitu městských center** (prodejny, kultura, rekreační činnosti, společenský život)
- **snižuje hospodářské ztráty působené dopravními zácpami, jejichž výskyt se působením cyklistiky zmenšuje**
- **zlepšuje průchodnost pro motorová vozidla**
- **přispívá ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy**
- **zlepšuje přístupnost typických městských částí pro všechny obyvatele** (včetně dospívajících, mladých a dospělých)
- **cyklistům na krátkých a středních vzdálenostech ušetří mnoho času**

- *při každodenním používání kol mohou lidé zjistit, že vlastně druhé auto v domácnosti vlastně nepotřebují. Tím se uvolní prostředky v rodinném rozpočtu na jiné činnosti“*

J. Decoster, J. Schoellaert, Cyklistika pro města (Praha 2002, str. 13-14.)

1.5.2 Značení cyklistických tras

Cyklistické trasy jsou v České republice značeny od roku 2001. Řídí se vyhláškou č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích a dále ji rozpracovávají Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Zásady jsou platné pro všechny účastníky silničního provozu, tedy i pro cyklisty. Cyklistické značky se uplatňují na všech cyklistických trasách. [12]

Při značení cyklotras hraje důležitou roli to, zda se jedná o cyklotrasy či cykloturistické trasy. Mezi cyklotrasou a cykloturistickou trasou existují rozdíly.

Cyklotrasa je vedena po podzemní komunikaci (silnici, místní nebo případně po účelové komunikaci), která je z hlediska plynulosti a bezpečnosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů. Jedná se o silniční cyklotrasy. Cyklotrasy se vyznačují cykloznačkami. Existují tři základní druhy cykloznaček:

- směrová tabule pro cyklisty
- návěst před křižovatkou
- směrová tabulka [4,21]

Cykloturistické značky mají obdobný tvar, jako značky u tras pro pěší turistiku. Cykloturistické značky jsou oproti značkám pro pěší turistiku dvakrát větší, aby byly pro cyklisty lépe viditelné. Pásové značky mají rozměr 14 x 14 cm a krajní pásy značky jsou žluté. Střed značky může být zelený, červený, modrý anebo bílý. Záleží, zda se jedná o cykloturistickou trasu hlavní, vedlejší či doplňkovou. Hlavní cykloturistické trasy jsou značeny červenou a modrou barvou, vedlejší jsou označeny zelenou barvou a doplňkové jsou označeny bílou barvou. Pásové značky mohou být rovněž označeny šípkou, určující směr cíle. [12]

Směrovky mají žlutý podklad se dvěma textovými řádky. V horním řádku je nápis Cyklotrasa KČT s číslem cyklotrasy a ve druhém řádku je číselný údaj vzdálenosti od cíle. Cykloturistické značení není příliš husté, a tudíž nejsou všechny křižovatky opatřeny značkami. Jestliže dojde k souběhu cyklotrasy s cykloturistickou trasou, tak se cykloznačky a cykloturistické značky umisťují odděleně. [12]

Cykloturistická trasa je vedena zpravidla mimo pozemní komunikaci. Trasy jsou většinou odděleny od automobilové dopravy a procházejí převážně po horších účelových komunikacích. Trasy jsou vedeny po polních, lesních a nepevněných komunikacích. Jedná se o terénní cyklotrasy. Cykloturistické trasy se vyznačují cykloturistickými značkami. Existují dva druhy cykloturistických značek:

- směrovka
- pásová značka [4,12]

Ministerstvo dopravy a vnitra pověřuje Klub českých turistů ke značení cyklistických tras na území České republiky. Při značení se používá, jako podklad Systém značení turistických tras v České republice, který byl vydán Klubem českých turistů v Praze. Zřizování a následnou údržbu zajišťují z naprosté většiny kraje, ostatní soukromé subjekty pouze výjimečně. Značení se v současnosti financuje z několika zdrojů, dotací z ministerstva pro místní rozvoj, dotací z kraje, dotací mikroregionů a dotací od různých sponzorů. [12]

1.5.2.1 Značení cyklostezek v Polsku

Po vstupu České republiky a Polské republiky do Evropské unie (k 1. květnu 2004) zanikly státní hranice mezi oběma zeměmi. Příhraniční regiony byly několik desetiletí zaostávány. A právě rozvoj přeshraniční spolupráce na obou stranách hranice je jedním z cílů evropské unie, cíl Evropská územní spolupráce. Vesnice a města na obou stranách hranice jsou propojeny existující cyklistickou infrastrukturou, bohužel tyto cyklostezky nejsou regionálně propojeny přes státní hranice. V rámci přeshraniční spolupráce je potřebné, aby došlo k dopravnímu propojení mezi sousedními státy a došlo k vybudování cyklostezek, které by propojily sousední obce obou zemí. Přeshraniční podpora je z Evropské unie financována prostřednictvím euroregionů (Euroregion Silesia), které pomáhají aktérům přeshraniční

spolupráce (obce, města školy, neziskové organizace) využívat finanční prostředku z Operačního programu Přeshraniční spolupráce Česká republika – Polsko. [12]

V oblasti cyklistiky by se podpora přeshraniční spolupráce měla zaměřit obzvláště na bezpečnost cyklistů, bezproblémovou orientaci na trasách a stezkách sousedních států, které jsou značeny jiným způsobem než na území České republiky. Důležitá je rovněž společná koordinace budoucích plánových cyklotras a cyklostezek.

1.5.3 Statistický přehled cyklotras a cyklostezek

Na území České republiky bylo k 1. lednu 2011 napočítáno celkem 1 903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty. Naprosto většina cyklostezek byla v intravilánu 1 005 km, v extravilánu 898 km. [20]

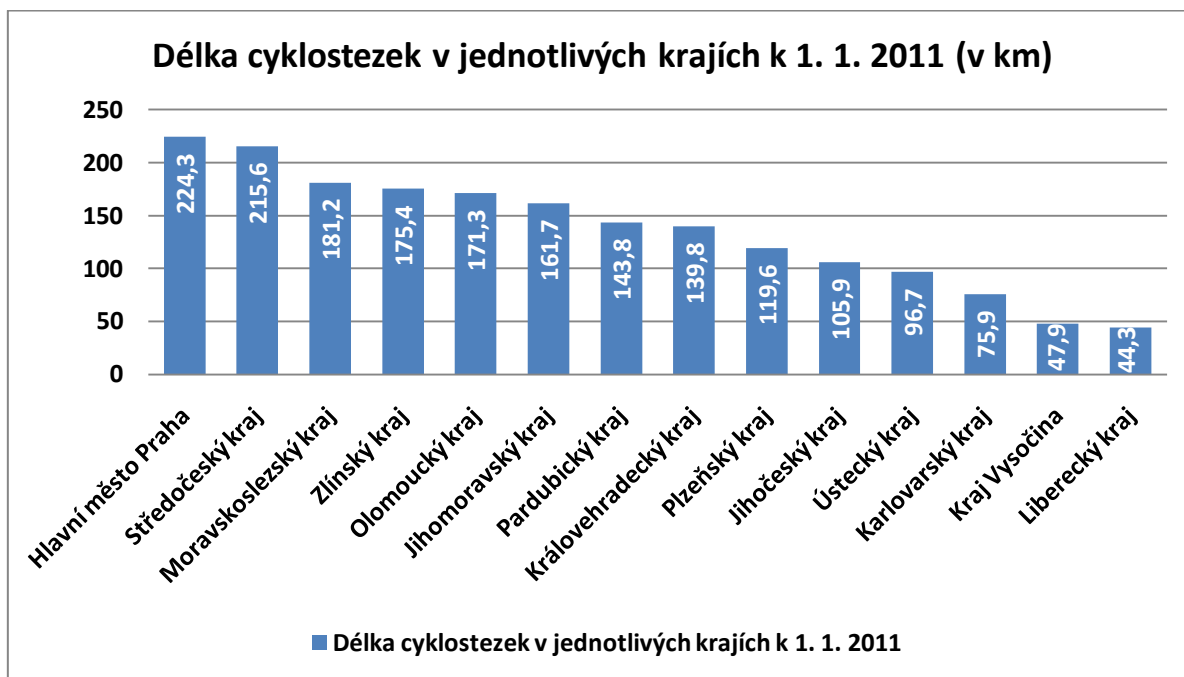
Tabulka č. 1.1 - Celková délka cyklostezek v jednotlivých krajích

Celková délka cyklostezek v jednotlivých krajích			
Kraj	Celkem (km)	Intravilán (km)	Extravilán (km)
Hlavní město Praha	224,3	224,3	0
Středočeský kraj	215,6	80,3	135,3
Jihočeský kraj	105,9	46,8	59
Plzeňský kraj	119,6	58,3	61,3
Karlovarský kraj	75,9	19,5	56,4
Ústecký kraj	96,7	57	39,7
Liberecký kraj	44,3	17,3	27
Královéhradecký kraj	139,8	90,8	49
Pardubický kraj	143,8	52,9	90,9
Kraj Vysočina	47,9	16,8	31,1
Jihomoravský kraj	161,7	85,2	76,4
Olomoucký kraj	171,3	78,8	92,5
Moravskoslezský kraj	181,2	131,7	49,5
Zlínský kraj	175,4	45,8	129,7
Česká republika (Celkem)	1 903,1	1 005,4	897,7

Zdroj: [Vyznačené cyklotrasy v ČR dle krajů k 1. 1. 2010, vlastní zpracování]

Z tabulky vyplývá, že nejrozsáhlejší síť cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty se nachází na území hlavního města Prahy. V Praze je 224,4 km cyklostezek. Následují Středočeský kraj s 215,6 km a Moravskoslezský kraj s 181,2 km. Na opačném pólu je kraj Karlovarský, Ústecký, Liberecký a Vysočina, u nichž délka cyklostezek nedosahuje ani 100 km. Nejmenší síť cyklostezek je v Libereckém kraji (44,3 km) a v kraji Vysočina (47,9 km).

Graf č. 1.1 - Délka cyklostezek v jednotlivých krajích k 1. 1. 2011 (v km)



Zdroj: [vlastní zpracování]

Na území České republiky bylo k 1. lednu 2010 (údaje k 1. lednu 2011 nejsou dosud k dispozici) 29 114 km vyznačených cyklotras. Při porovnání celkové délky cyklostezek a cyklotras zjistíme, že délka cyklotras je v ČR 15 x větší než délka cyklostezek. Rozvoj cyklotras byl v minulých letech obrovský. V roce 1997, kdy se začaly cyklotrasy značit pásovým značením, bylo v ČR pouhých 552 km vyznačených cyklotras. V roce 2000 se jednalo již o 10 279 km vyznačených cyklotras a v roce 2004 bylo vyznačeno 25 617 km. V posledních letech již nedochází, k tak masivnímu budování a rozšiřování cyklotras, poněvadž většina vhodných komunikací pro cykloturistiku již byla vyznačena.

Tabulka č. 1.2 – Vyznačené cyklotrasy v České republice podle krajů k 1. 1. 2010 (v km)

Vyznačené cyklotrasy v České republice podle krajů k 1. 1. 2010 (v km)		
Kraj	Délka v km	Hustota (km tras/ 100 km ²)
Středočeský kraj a hlavní město Praha	3 442,5	29,9
Jihočeský kraj	4 434	44,09
Plzeňský kraj	3 085	40,8
Karlovarský kraj	1 279	38,6
Ústecký kraj	1 440	27
Liberecký kraj	1 111,5	35,1
Královehradecký kraj	1 704,5	35,8
Pardubický kraj	2 847,5	63
Kraj Vysočina	2 326,5	34,2
Jihomoravský kraj	2 162	30
Olomoucký kraj	1 860	35,3
Moravskoslezský kraj	2 185,5	40,28
Zlínský kraj	1 236	31,18
Česká republika (Celkem)	29 114	36,9

Zdroj: [Pasport cyklostezek, vlastní zpracování]

Nejvíce vyznačených cyklotras je v Jihočeském kraji s 4 434 km, následuje ho kraj Středočeský a hlavní město Praha s 3 442 km. Praha se ve statistikách Klubu českých turistů uvádí společně s krajem Středočeským. Nejméně kilometrů cyklotras je ve Zlínském (1 236 km) a Libereckém kraji (1 111 km). [37]

V České republice je průměrná hustota cyklotras na 100 km² 36,9 km. Největší hustota je v Pardubickém kraji, kde dosahuje dvojnásobku průměru České republiky. Pardubický kraj se může pyšnit hustotou 63 km na 100 km² a v rámci jednotlivých krajů drží suverénní prvenství. Naopak nejmenší hustota cyklistických tras je v Ústeckém kraji (27 km na 100 km²) a ve Středočeském kraji společně s hlavním městem Praha s 29,9 km na 100 km². Rovných deset krajů je v podprůměru České republiky.

1.5.4 Rozdělení cyklotras na území České republiky

Cyklistické trasy jsou děleny podle významnosti a důležitosti v systému cyklistické infrastruktury na čtyři druhy. Rozlišujeme evropské, národní, regionální a místní cyklotrasy. Jednotlivým cyklotrasám odpovídají třídy. V České republice jsou 4 třídy.

- Evropské cyklotrasy - I. třída (značeno jednociferným číslem)
- Národní cyklotrasy - II. třída (značeno dvojciferným číslem)
- Regionální cyklotrasy - III. třída (značeno trojciferným číslem)
- Místní cyklotrasy - IV. třída (značeno čtyřciferným číslem) [20]

1.5.4.1 Evropské cyklotrasy – I. třída

Základem je Evropská síť cyklostezek EuroVelo. Jedná se o projekt Evropské cyklistické federace (ECF) k rozvoji sítě vysoce kvalitních cyklistických tras propojující všechny země v Evropě. Cyklistické trasy EuroVelo mohou být používány, jak na turistiku při cestě na dlouhé vzdálenosti, tak i ke každodennímu využívání místních obyvatel. V současnosti se síť EuroVelo skládá ze 12 trans-evropských cyklotras, která přesahuje 63 tisíc kilometrů cyklostezek. [14]

EuroVelo a hlavní funkce:

- podporuje ekonomické, sociálně a ekologicky udržitelné cestování
- zlepšuje kvalitu tras EuroVelo všech zúčastněných zemí Evropy
- podporuje jednotný popis tras EuroVelo v souladu s normami
- poskytuje široký rozměr informací o trasách EuroVelo a národních cyklistických trasách
- podporuje rozvoj národního koordinačního centra pro trasy EuroVelo a vnitrostátní linky
- podporuje výměnu zkušeností a osvědčených postupů mezi evropskými státy a regiony, stimuluje k rozvoji vysoce kvalitní cyklostrategie a infrastruktury [14]

1.5.4.2 Národní cyklotrasy – II. třída

Jedná se o cyklotrasy nadregionálního významu. Navazují na evropskou síť EuroVelo. Jedná se o cyklotrasy propojující všechny národní a mezinárodní cyklotrasy na území České republiky. Cyklotrasy propojují velká města s vazbou na zahraniční turistické cíle. Jsou značeny dvojčíferným číslem. V ORP Opava se v současnosti nenachází ani jedna cyklotrasa národního významu. Momentálně, však započala práce na výstavbě cyklotrasy Slezská magistrála, která bude první cyklotrasou národního významu v ORP Opava. [1]

1.5.4.3 Regionální cyklotrasy – III. třída

Cyklotrasy propojují jednotlivé regionální turistické cíle. Jedná se například o propojení správního centra regionu s významnou rekreační oblastí. Jsou značeny trojčíferným číslem, v rozmezí 100 až 900. Okresem Opava prochází dvě cyklotrasy regionálního významu, ale do ORP Opavy zasahuje pouze jedna. [1]

1.5.4.4 Místní cyklostezky – IV. třída

Místní cyklostezky mají lokální charakter. Slouží ke každodennímu dojíždění do práce a ke každodenní turistice. Spojují místní lokální cíle. Místní cyklostezky tvoří základ v soustavě hierarchické cyklistické architektury a přispívají k rozmachu regionální cyklistické infrastruktury. Jsou značeny čtyřčíferným číslem, např. 6054. Ve správním obvodu Opava je právě nejvíce místních cyklostezek. [1]

1.6 Financování cyklostezek

Nepostradatelnou součástí rozvoje cyklistické infrastruktury je dostatek finančních prostředků. Peníze hrají v současném globalizovaném světě hlavní roli a stejně tak, je tomu i v oblasti cyklistiky. Bez financí by nebylo možné postavit ani jeden kilometr cyklostezek či žádnou doprovodnou infrastrukturu. Od vzniku České republiky v roce 1993 došlo k výraznému pokroku ve financování cyklostezek. V devadesátých letech byla oblast cyklistické dopravy výrazně podfinancována. Hlavními zdroji finančních prostředků byly obecní rozpočty. Od roku 2001 lze získávat finance na rozvoj cyklistické infrastruktury ze

Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Rozsah podpory ze SFDI se každým rokem výrazně zvyšuje. V prvním roce 2001 dosahovala výše podpory necelých 12 mil. Kč. V roce 2009 byla finanční podpora ze SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických tras již 256 mil. Kč.

Po zřízení krajů je možnost financovat cyklostezky také z krajského rozpočtu. Po vstupu České republiky do Evropské unie k 1. 5. 2004 se naskytla možnost financovat projekty zaměřené na cyklostezky a služby s ní související ze Strukturálních fondů Evropské unie. V programovacím období 2004-2006 byly cyklostezky financovány ze Společného regionálního operačního programu (SROP) a z iniciativ Interreg III a Leader+. V současném programovacím období 2007-2013 mohou být cyklostezky a doprovodné služby financovány z regionálních operačních programů a programů přeshraniční spolupráce.

1.6.1 Financování z evropských fondů

Česká republika od svého vstupu do Evropské unie může čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů EU a fondu soudržnosti. V současnosti probíhá druhé programovací období 2007-2013. Strukturální fondy a fond soudržnosti jsou hlavními nástroji politiky hospodářské a sociální soudržnosti EU. Zásadním úkolem regionální a strukturální politiky je snížit příliš vysoké rozdíly v životní úrovni mezi regiony v rámci EU a aktivní boj s vysokou nezaměstnaností. Strukturální fondy i fond soudržnosti napomáhají ke snižování regionálních disparit, zlepšování životního prostředí, podílí se na výstavbě infrastruktury, a rozvíjejí podnikatelské prostředí a lidské zdroje. Jejich význam je nezastupitelný. [3]

Programovací období 2007 – 2013

V programovacím období 2007-2013 je pro Českou republiku vyčleněno ze strukturálních fondů 26,69 miliard eur. Oproti předcházejícímu období 2004-2006 došlo ke snížení na tři základní cíle. V minulém programovém období bylo 9 cílů a 6 finančních nástrojů a v současném období pouze 3 cíle a 3 finanční nástroje (Evropský fond regionálního rozvoje, Evropský sociální fond a Fond Soudržnosti). Nová architektura regionální a strukturální politiky EU 2007-2013 se skládá z těchto tří cílů: [3]

Konvergence – podpora v rámci cíle Konvergence směřuje do regionů, jejichž hrubý domácí produkt na obyvatele je nižší než 75% průměru Evropské unie a do členských států Evropské unie, jejichž hrubý národní důchod na obyvatele je nižší než 90% průměru Evropské unie. V

České republiky jsou podporovány v rámci cíle konvergence všechny regiony soudržnosti, kromě hlavního města Prahy. Tento cíl je financován z Fondu soudržnosti, Evropského fondu regionálního rozvoje a Evropského sociálního fondu. Hlavním cílem konvergence je podpora hospodářského růstu a tvorba nových pracovních míst v nejvíce zaostalých členských státech a regionech, zejména prostřednictvím ochrany životního prostředí, zvyšováním kvality investic do lidského kapitálu, rozvojem inovací a zvyšováním výkonnosti veřejné správy. [3]

V cíli konvergenzi je zahrnuto 15 operačních programů, které jsou rozděleny do tematických operačních programů a regionálních operačních programů. Na tematické operační programy je vymezeno 21,27 mld. eur (79,5% veškerých prostředků ze strukturálních fondů) a na regionální operační programy 4,65 mld. eur (17,6%). [38]

Tematické operační programy:

OP podnikání a inovace, OP Doprava, OP Životní prostředí, OP Lidské zdroje a zaměstnanost, OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost, OP Výzkum a vývoj pro inovace, Integrovaný operační program a OP Technická pomoc.

Regionální operační programy:

ROP NUTS II Jihovýchod, ROP NUTS II Jihozápad, ROP NUTS II Moravskoslezsko, ROP NUTS II Severovýchod, ROP NUTS II Severozápad, ROP NUTS II Střední Čechy a ROP NUTS II Střední Morava.

Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost - podpora v rámci cíle je zaměřena do regionů, které nesplňují kritéria pro zařazení do cíle konvergence. Jedná se o regiony, které mají hrubý domácí produkt na obyvatele vyšší než 75% průměru Evropské unie. Do cíle spadá pouze území hlavního města Prahy. Tento cíl je financován z Evropského sociálního fondu a Evropského fondu regionálního rozvoje. Programy v rámci cíle pomáhají regionům a místním regionálním orgánům přispívat k ekonomickým změnám v průmyslových, městských a venkovských oblastech posílením jejich konkurenceschopnosti a atraktivity regionu. Podpora je zaměřena především na vzdělávací programy v oblasti komunikačních technologií, růst zaměstnatelnosti lidí se zdravotním postižením a etnických menšin, zvýšení zaměstnanosti žen, revitalizace vodních toků a další. [3]

V cíli regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost jsou dva operační programy pro území hlavního města Prahy – OP Praha Konkurenceschopnost a OP Praha Adaptabilita. Na tento cíl je vyčleněno 0,37 mld. eur (1,4% veškerých prostředků ze strukturálních fondů). Na OP Praha Adaptabilita 121,1 mil. eur a na Praha Konkurenceschopnost 294,9 mil. eur. [38]

Evropská územní spolupráce – podpora v rámci cíle je zaměřena na vyvážený a harmonický integrační rozvoj Evropské unie. Spolupráce probíhá na třech úrovních – přeshraniční, nadnárodní a meziregionální. Přeshraniční spolupráce probíhá na úrovni regionu NUTS III nacházejících se podél vnitřních a některých vnějších kontinentálních hranic a všech regionů NUTS III podél námořních hranic, které jsou od sebe maximálně vzdáleny ve výši 150 km. Cílem je podpora rozvoje měst, venkova a pobřeží a rozvoj ekonomických vztahů mezi sousedními regiony jednotlivých států. Tento cíl je financován pouze z Evropského fondu regionálního rozvoje a celé území České republiky spadá pod tento cíl. Hlavními prioritami je výzkum a vývoj, ochrana životního prostředí a integrované hospodaření s vodou. [3]

V cíli evropská územní spolupráce je devět operačních programů (OP Meziregionální spolupráce, OP Nadnárodní spolupráce, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Rakousko, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Sasko, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Slovensko, INTERACT II a ESPON 2013). Na cíl je vyčleněno 389 mil. eur (1,5% veškerých prostředků ze strukturálních fondů). [38]

1.6.1.1 Operační program přeshraniční spolupráce ČR - PL

Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika spadá do cíle evropská územní spolupráce. Na operační program je vyčleněno 219,46 mil. eur. Program je spolufinancován z polských a českých národních veřejných zdrojů ve výši 38,73 mil. eur. Pro Českou republiku je určeno 103,68 mil. eur. Operační program je financován z Evropského fondu regionálního rozvoje. Program přispívá k tomu, aby státní hranice nebyly překážkou vyváženého rozvoje a integrace evropského území. [40]

Tabulka č. 1.3 Finanční plán OP přeshraniční spolupráce ČR – PL

Finanční plán OP přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika	
Rok	Zdroje ze strukturálních fondů (ERDF v eurech)
2007	30 874 901
2008	29 594 254
2009	30 018 532
2010	30 915 312
2011	31 836 033
2012	32 678 383
2013	33 541 929
Celkový součet	219 459 344

Zdroj: [Operační program přeshraniční ČR-PL, vlastní zpracování]

Globálním cílem OP přeshraniční spolupráce je „*podpora socio-ekonomického rozvoje území česko-polského příhraničí posilováním jeho konkurenceschopnosti a soudržnosti a propagací partnerské spolupráce jeho obyvatel*“.

Operační program přeshraniční spolupráce ČR – PL: 2007-2013 (Praha 2010, str. 29.)

Hlavní zaměření programu je na zlepšení dopravní dostupnosti přeshraničních oblastí, podporu vzdělávání, rozvoj cestovního ruchu a podporu hospodářských a kulturních aktivit. Na základě globálního cíle se formulují jednotlivé prioritní osy programu:

- Posilování dopravní dostupnosti, ochrana ŽP a prevence rizik
- Podpora rozvoje podnikatelského prostředí a cestovní ruch
- Podpora spolupráce místních společenství ERDF
- Technická pomoc [15]

Cyklistická doprava je financována z prioritní osy **Podpora rozvoje podnikatelského prostředí a cestovní ruch** v rámci oblasti podpory 2.2 – **Podpora rozvoje cestovního ruchu**.

Zaměření podpory směřuje na rozšíření nabídky cestovního ruchu v Polsko-České oblasti. Hlavními cíli podpory je napomáhat k ochraně a obnově kulturního potenciálu a přírodního dědictví, ochrana historických kulturních objektů, sakrálních staveb, technických památek a

rázu krajiny. Z hlediska cyklistické dopravy je důležitý **rozvoj cyklistických stezek a tras** a další doprovodné infrastruktury České republiky a zlepšení vybavenosti pro volnočasové aktivity. [15]

1.6.1.2 Regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko

Regionální operační program (ROP) Moravskoslezsko spadá do cíle Konvergence. Je určen pro Moravskoslezský kraj, který je totožný s regionem soudržnosti Moravskoslezsko. Na území České republiky je vymezeno sedm ROP, které spadají do cíle konvergence. Pro všechny ROPy je vyčleněno celkově 4,659 mld. eur, z toho na ROP II Moravskoslezsko 716,06 mil. eur (15,36% prostředků pro ROPy). Řídícím orgánem je Regionální rada regionu soudržnosti Moravskoslezsko a regionální operační program je financován z Evropského fondu regionálního rozvoje. Globálním cílem je urychlení rozvoje regionu a zvýšení jeho konkurenceschopnosti efektivnějším využíváním jeho potenciálu. [39]

Tabulka č. 1.4 – Finanční plán Regionálního operačního programu Moravskoslezsko

Finanční plán Regionálního operačního programu NUTS II - Moravskoslezsko	
Rok	Zdroje ze strukturálních fondů (ERDF v eurech)
2007	88 847 947
2008	93 218 257
2009	97 607 672
2010	102 202 340
2011	106 799 104
2012	111 379 161
2013	116 038 736
Celkový součet	716 093 217

Zdroj: [Regionální operační program regionu soudržnosti Moravskoslezsko 2007-2013, vlastní zpracování]

Globální cíl naplňuje 5 specifických cílů ROP NUTS II Moravskoslezsko. Specifickými cíli jsou zejména zkvalitnění dopravní infrastruktury a dopravní dostupnosti v regionu při kladení důrazu na ochranu životního prostředí. Druhým specifickým cílem je zvýšení prosperity ekonomiky a kvality života v regionu při současném snížení nezaměstnanosti. Dalším cílem je všestranné zkvalitnění městského prostředí a občanské infrastruktury v souladu s udržitelným

rozvojem území. Čtvrtým cílem je podpořit rozvoj venkova a zachování tradičních funkcí venkovského prostoru a posledním cílem je vytvoření institucionálních a technických podmínek pro realizaci ROP Moravskoslezsko. Jednotlivé cíle jsou realizovány prostřednictvím prioritních os. [16]

Prioritní osy programu:

- Regionální infrastruktura a dostupnost
- Podpora prosperity regionu
- Rozvoj měst
- Rozvoj venkova
- Technická pomoc [16]

Cyklistickou dopravu a infrastrukturu je možné financovat z první prioritní osy **Regionální infrastruktura a dostupnost**. V rámci oblasti podpory 1.1 **Rozvoj regionální a silniční dopravy**. Oblast podpory je zaměřena z hlediska cyklistické dopravy na výstavbu a modernizaci strategicky významných cyklostezek a cyklotras. Pro cyklistickou dopravu je rovněž důležitá oblast odstraňování nebezpečných závad na komunikacích II. a III. třídy a vytváření podmínek pro cyklistickou dopravu. Ke zvýšení atraktivnosti cyklistické dopravy rovněž přispěje zlepšující se dopravní dostupnost ke kulturním či přírodním cílům, které budou přispívat k rozvoji obce. [16]

Příjemci podpory z prioritní osy regionální infrastruktura a dostupnost může být Moravskoslezský kraj a organizace jím zřízené či založené. Dále také obce, dobrovolné svazky obcí, nestatní neziskové organizace, správa železniční dopravní cesty a hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje. [16]

Cyklistickou dopravu je možné financovat i z druhé prioritní osy **Podpora prosperity regionu**, zejména z oblasti podpory 2.2 **Rozvoj cestovního ruchu**. Podpora je zaměřena na obnovu, rozvoj a rekonstrukci doprovodné infrastruktury pro cestovní ruch, zejména na turistické a cykloturistické trasy, naučné stezky a orientačně-informační systém. Cílem rozvoje cestovního ruchu je i zlepšení vybavenosti infrastrukturních služeb cestovního ruchu (cyklobusy, cykloopravny) a zvětšení výkonu práce turistických informačních center. [16]

Poslední prioritní osou, ze které je možné financovat cyklistické stezky je **Rozvoj měst**. Oblast podpory 3.1 **Rozvojové póly regionu** je orientována na bezpečnost na silničních komunikacích, na cyklo a pěší dopravu a rozvoj dopravní obslužnosti území. [16]

Z posledních dvou prioritních os Rozvoj venkova a Technická pomoc nedochází k financování cyklistické infrastruktury a cyklistické dopravy.

1.6.1.3 Program rozvoje venkova na léta 2007-2013

Program rozvoje venkova je financován z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova (EAFRD). Tento fond není součástí strukturálních fondů EU, pouze doplňkově může být financován ze strukturálních fondů. Řídícím orgánem pro realizaci programu je Ministerstvo zemědělství České republiky a zprostředkujícím orgánem subjektem je Státní zemědělský intervenční fond. Celková alokace pro Českou republiku na období 2007-2013 je ve výši 90,1 mld. Kč. K 30. 9. 2010 bylo vyčerpáno 33,8 mld. Kč (37,59%). Hlavní cílem Programu rozvoje venkova je přispívat k dosahování cílů, které jsou stanovené Národním strategickým plánem rozvoje. [17]

Program rozvoje venkova se skládá ze čtyř hlavních os:

- Zlepšování konkurenceschopnosti v zemědělství a v lesnictví
- Zlepšování životního prostředí a krajiny
- Kvalita života ve venkovských oblastech a diverzifikace hospodářství venkova
- Leader [17]

Financování cyklistické infrastruktury je možné z třetí prioritní osy **Kvalita života ve venkovských oblastech a diverzifikace hospodářství venkova**, v rámci opatření 1.3 **Podpora cestovního ruchu**. Podpora může být realizovatelná pouze v obcích do 2 000 obyvatel na území České republiky. Hlavním cílem je budování rekreační infrastruktury málo-kapacitního ubytování, výstavba rekreačních zařízení, zejména koupaliště a hřiště. Oblast podpory bude rovněž směřovat na zabezpečení služeb pro pěší a cyklistickou turistiku, vodáctví, lyžování, značení turistických tras a výsadbu okrasné a doprovodné zeleně. Důležitou součástí podpory je výstavba vinařských cyklostezek, zejména na Jižní Moravě. [17]

Na podporu cestovního ruchu je celkem vymezeno 144,8 mil. eur. Z veřejných zdrojů (z EARDF + národních zdrojů) je alokováno 79,4 mil. eur a ze soukromých zdrojů se jedná o částku 65,3 mil. eur. [17]

1.6.2 Financování z národních zdrojů

Cyklistická infrastruktura a doprava je financovaná kromě evropských zdrojů také ze zdrojů národních. Škála financování z národních zdrojů je poměrně rozsáhlá. Financování cyklistiky je možné z několika rozpočtů a programů:

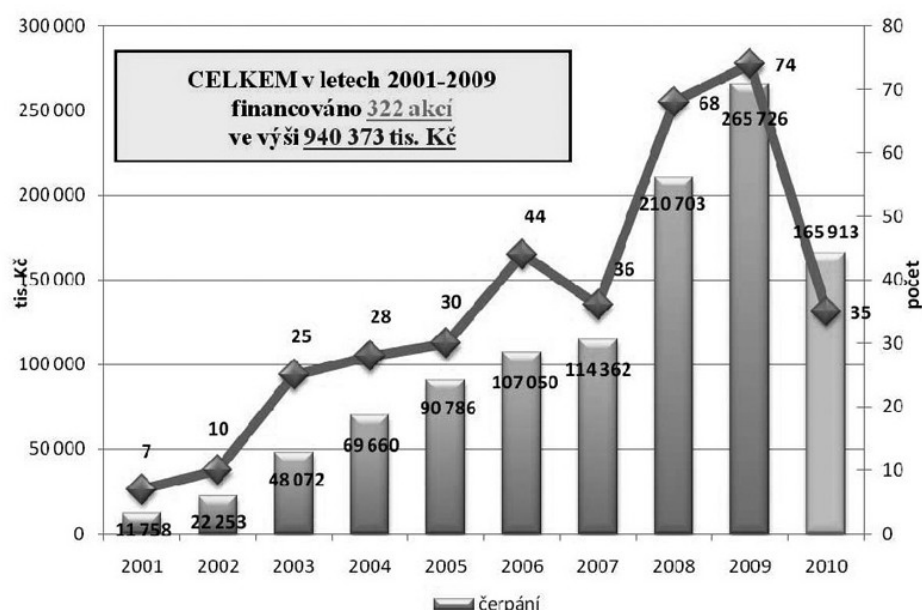
- z rozpočtu obce
- z rozpočtu kraje
- ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI)
- z Národního programu cestovního ruchu na léta 2010-2013
- z Programu Lesy 2000
- částečně z pozemkových úprav

1.6.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury

SFDI byl zřízen na základě zákona č. 104/2000 Sb. O státním fondu dopravní infrastruktury. Podle tohoto zákona je SFDI právnickou osobou, která je podřízená Ministerstvu dopravy. Sídlo má v hlavním městě Praha a majetek, s kterým hospodaří je ve vlastnictví státu. SFDI se skládá z předsedy, výboru a dozorčí rady. V současnosti je ředitelem SFDI ing. Gustav Slamečka, MBA. SFDI nabyt účinnosti k 1. červenci 2007. [18]

Účelem fondu je financovat rozvoj, výstavbu, modernizaci silnic a dálnic, železnic a vodních cest. V kompetenci fondu je rovněž přispívat na výstavbu a údržbu cyklistických stezek. Pro rok 2011 lze z rozpočtu SFDI poskytnout příspěvek na výstavbu či údržbu cyklistické stezky do výše 65%. Příspěvky ze SFDI nejdou kombinovat s pomocí ze strukturálních fondů EU a Regionálního operačního programu. Na poskytnutí příspěvku nevzniká právní nárok. [18]

Obrázek č. 1.2 - Financování a počet akcí realizovatelných ze SFDI v období 2001-2010



Zdroj: [<http://www.cyklostrategie.cz/cyklodata/finance/sfdi/>]

Poprvé byl příspěvek ze SFDI na výstavbu cyklostezek poskytnut v roce 2001. Z grafu vyplývá, že každoročně tento příspěvek roste. V prvním roce 2001 byl příspěvek ve výši necelých 12 mil. Kč, v roce 2009 se jednalo již o 265 mil. Kč. Celkově v období 2001-2009 byly příspěvky na výstavbu a údržbu cyklostezek ve výši 940 mil. Kč. V období 2001-2009 bylo financováno celkem 322 akcí. V loňském roce 2010 bylo podpořeno 35 akcí s celkovou alokací 165 mil. Kč. S finanční pomocí na výstavbu a údržbu cyklistických stezek se počítá i v roce 2011.

2. Charakteristika ORP Opava

Jedním z důležitých pojmů bakalářské práce je obec s rozšířenou působností. Obce s rozšířenou působností vznikly po zrušení okresních úřadů. Legislativně bylo zrušení okresních úřadů zakotveno v zákoně č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností. Zákon nabyl účinnosti dnem 1. ledna 2003. [5,42]

Obecní úřad obce s rozšířenou působností vykonává působnost danou pro všechny obce, působnost pověřeného obecního úřadu a působnost mu svěřenou mu zvláštními zákony. Výkon obecního úřadu obce s rozšířenou působností je neustále monitorován a kontrolován orgány státní správy. V případě, že obec s rozšířenou působností nevykonává danou činnost správně, ministerstvo Vnitra může, převést přenesou působnost nebo některou z její části na jiný obecní úřad s rozšířenou působností. [5]

Základní funkcí obcí s rozšířenou působností je vykonávat činnosti veřejné správy, které vykonávaly státní správní úřady. Cílem bylo převedení rozhodování na co nejnižší možnou úroveň státní správy, která znamená nejen přiblížení se co nejvíce občanům, ale rovněž zvětšení efektivnosti v hospodaření se státními finančními prostředky. [5]

Mezi primární činnosti obce s rozšířenou působností patří:

- evidence obyvatel
- evidence motorových vozidel
- výplata sociálních dávek
- vydávání cestovních a osobních dokladů, řidičských průkazů
- vydávání živnostenských oprávnění
- a další [42]

Na území Moravskoslezského kraje se nachází 22 obcí s rozšířenou působností, z toho čtyři v okrese Opava. Jedná se obce s rozšířenou působností Opava, Hlučín, Kravaře a Vítkov. [43]

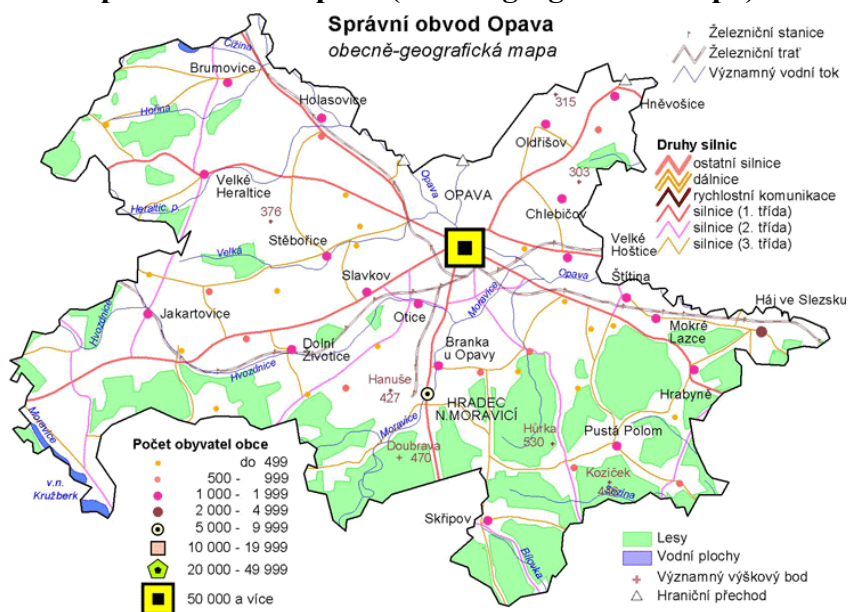
Tabulka č. 2.1 – Správní obvody s rozšířenou působností v okrese Opava

Správní obvody s rozšířenou působností (k 1. 1. 2010)						
Kraj, Okres, ORP	Rozloha v km ²	Počet obyvatel	Počet obyvatel sídla ORP	Hustota osídlení	Počet obcí	Z toho: se statutem města
Moravskoslezský kraj	5 426	1 247 373	-	230	299	41
Okres Opava	1 113	177 213	-	159	77	7
ORP Opava	567	101 719	58 440	179	41	2
ORP Hlučín	165	40 101	14 236	243	15	2
ORP Kravaře	101	21 320	6 821	212	9	1
ORP Vítkov	280	13 993	6 123	50	12	2

Zdroj: [http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/moravskoslezsky-kraj/obce-s-rozsir-pusobnosti/ - vlastní zpracování]

Správní obvod Opavy je vymezen územím obcí Branka u Opavy, Bratřikovice, Brumovice, Budišovice, Dolní Životice, Háj ve Slezsku, Hlavnice, Hlubočec, Hněvošice, Holasovice, Hrabyně, Hradec nad Moravicí, Chlebičov, Chvalíkovice, Jakartovice, Jezdkovice, Kyjovice, Lhotka u Litultovic, Litultovice, Mikolajice, Mladecko, Mokré Lazce, Neplachovice, Nové Sedlice, Oldřišov, Opava, Otice, Pustá Polom, Raduň, Skřípov, Slavkov, Služovice, Sosnová, Stěbořice, Štáblovice, Štítina, Těškovice, Uhlířov, Velké Heraltice, Velké Hoštice a Vršovice. [42]

Obrázek č. 2.1 – Správní obvod Opava (obecně geografická mapa)



Zdroj: [Český statistický úřad – Moravskoslezský kraj]

2.1 Přírodní charakteristiky mikroregionu

Správní obvod města Opavy se nachází v nejvýchodnější části České republiky v Moravskoslezském kraji. Jak je, již výše zmíněno, správní obvod města Opavy je jeden z dvaceti dvou v Moravskoslezském kraji. Správní obvod města Opavy leží ve střední části Moravskoslezského kraje a sousedí se 7 správními obvody a Polskou republikou. Ze severovýchodu hraničí s Polskou republikou a částečně se správním obvodem Kravaře, z východu se správním obvodem Hlučín a Ostrava, z jihovýchodu hraničí s Bílovcem, svou jižní částí sousedí s Vítkovem, ze západu sousedí se správním obvodem Bruntál a konečně na severozápadě hraničí se správním obvodem Krnov.

Opavsko se rozkládá v mírně teplé klimatické oblasti a typické pro zdejší oblast je, že se nachází ve srážkovém stínu Hrubého Jeseníků. Roční srážky se pohybují v rozmezí 500 – 700 mm. Jedná se o podprůměr v rámci České republiky. Nejméně srážek spadne v okolí Brumovic, Holasovic a Loděnice, roční průměr 621 mm. Teplotu na Opavsku ovlivňují dva faktory. Jedná se o nadmořskou výšku a otevřenost severu. Otevřenost k severu znamená, že na Opavsko z rozsáhlých polských nížin dochází vpádu chladného vzduchu až z oblasti Baltského moře. Pozdní tání mořského ledu u Baltského moře způsobuje chladnější jaro, ale rovněž typický dlouhý a slunný podzim. Často se v této souvislosti mluví o Slezském podzimu.

Hlavní osou, která protíná správní obvod města Opavy je řeka Opava. Celé území správního obvodu Opava náleží úmoří Baltského moře. Řeka Opava společně s Moravicí odvodňuje Opavsko. Řeka Opava se vlévá do Odry. Žádná významná řeka na Opavsku nepramenní, všechny pouze protékají. Nejvýznamnější řekou je Opava. Další řeky či říčky mají spíše lokální charakter. Jedná se o řeku Moravici, Hvozdnici, Hořinu a Heraltický potok.

Na řece Moravici byla v polovině minulého století vystavěna přehrada Kružberk. Přehrada je turistickou atrakcí v regionu a rovněž k ní vede velká spousta cyklistických tras, které si přiblížíme v následující kapitole. Původním záměrem výstavby přehrady bylo zásobovat vzrůstající průmyslové aktivity v Ostravské aglomeraci. V současnosti přehrada zajišťuje pitnou vodu pro téměř celý Moravskoslezský kraj a plní i významnou protipovodňovou funkci. V oblasti Kružberku platí přísná hygienická pravidla pro zachování jakosti vody. Kružberk je v pásmu hygienické ochrany. A pro zajímavost Kružberská přehrada hrála ústřední roli, v dnes již kultovním seriálu České televize Velké sedlo. Na konci

20. století byla v blízkosti vybudována vodní nádrž Slezská Harta. Geograficky již náleží pod okres Bruntál. Obě nádrže spolu úzce spolupracují. Spolupráce spočívá nejenom v podobě hladkého zajišťování pitné vody pro Moravskoslezský kraj, ale i v podobě regulace či ochrany vzácných živočišných druhů v řece Moravici.

2.2 Zemědělství a průmysl v mikroregionu

Opavsko je charakterizující svými mimořádně dobrými podmínkami pro zemědělství. Převážná oblast správního obvodu leží v nížinaté oblasti, směrem na Hradec nad Moravicí a Pustou Polom se objevují první kopce a dochází k zvrásňování krajiny a vyšším nadmořským výškám. Do správního obvodu Opavy zasahuje pahorkatina Nízkého Jeseníku a Hornoslezská nížina. Nadmořská výška správního obvodu se nachází v rozmezí 236 až 529 metrů nad mořem.

Opavsko je zemědělskou oblastí. Správní obvod města Opavy se dá rozdělit na severní a jižní část. V severní části je výskyt převážně hnědozemí, které jsou velice úrodné a kvalitní půdy. V jižní části jsou kambizemě a půdy již nejsou, tak kvalitní. Opavsko se vyznačuje, jako obilnářsko-řepařská oblast. Pěstuje se zde cukrová řepa a všechny druhy obilovin. Mezi nejvýznamnější patří ječmen, pšenice a kukuřice. Na Opavsku je bohatá produkce zeleniny.

Opavsko disponuje velikou výhodou. Vyprodukované plodiny, jako cukrová řepa, obilí, řepka olejka nebo zemědělský dobytek se nemusí vyvážet za hranice okresu Opava. Na Opavsku je soustředěn potravinářský průmysl, který zpracovává produkci místních zemědělských družstev. V Opavě se nachází jeden ze sedmi cukrovarů v České republice, masokombináty a různé podniky zaměřené na zpracování zeleniny. Mezi největší zemědělské podniky v ORP patří ZP Otice a Zemědělské družstvo Hraničář se sídlem v Loděnici.

Průmysl na Opavsku je ve srovnání s Moravskoslezským krajem odlišný. Nenajdeme zde jedno dominantní odvětví, které zastiňuje všechny ostatní. Průmysl je rozvržen mezi několik odvětví. Nejvýznamnější je v současné době chemický průmysl. V městské části Opava Komárov se rozkládá závod na výrobu léčiv TEVA. Jedná se o jednu z největších firem na poli farmaceutické výroby v České republice. Výroba TEVY se již několikrát rozšiřovala, naposledy v loňském roce. Jedná se o výrazného zaměstnavatele okresu Opava. Větší rozmach tohoto gigantu v regionu zabraňuje nedostatečné dopravní spojení s Ostravou a

Českou republikou. Důvodem rozšíření výroby byly garance státu, že v nejbližší době provede dopravní napojení na ostravskou dálnici. Dosud se, tak nestalo a výstavba silnice I/11 byla dokonce z nedostatku finančních prostředků zastavena Ministrem dopravy Vitem Bárto.

Typickým průmyslovým odvětvím Opavska je strojírenská výroba. Strojírenská výroba má velkou tradici, ale v současnosti již nezaměstnává tolik lidí, jako v době komunismu. Strojírenská výroba na Opavsku postupně upadá. Největším firmou je Ostroj Opava. Ostroj vyrábí zemědělské a důlní stroje. V Brance u Opavy má sídlo a výrobu firma Brano. Brano vyrábí zámky, kliky na dveře a různá zabezpečovací zařízení. Na Opavsku se nachází velký počet malých strojírenských podniků.

V potravinářském průmyslu má nadnárodní význam jedna z největších evropských firem na výrobu trvanlivé pečiva firma OPAVIA. Mezi nejznámější a nejoblíbenější výrobky firmy OPAVIE patří Tatranky, Miňonky, Piškoty, BeBe, Fidorka a mnohé další. V Opavě se také nachází mrazárna NOWACO, cukrovar, jatka BIVVOJ a Mlýn Herber.

Správní obvod města Opavy není příliš bohatý na nerostné suroviny. Významná je pouze těžba stavebních hmot. Na Opavsku se nalézá několik ložisek štěrkopísku, cihlařské suroviny a stavebního kamene. Ložiska štěrkopísku jsou v Háji ve Slezsku a v Opavě, cihlařské suroviny v Hněvošicích a Holasovicích, stavební kámen v Hradci nad Moravicí a v Mladecku - Jakartovce.

2.3 Administrativní členění

Správní obvod města Opavy má rozlohu 567 km², zabírá tedy více než polovinu okresu Opava. Správní obvod je tvořen 41 obcemi. Dominantní postavení má město Opava. Opava je bývalé okresní město, centrem mnoha významných institucí a hlavně město s vysokou kulturní a historickou hodnotou. V Opavě k 31. 12. 2009 žilo 58 440 obyvatel. Ostatní obce ve správním obvodu Opavy mají počet obyvatel daleko nižší. V pořadí podle počtu obyvatel je na druhém místě obec Hradec nad Moravicí s 5 412 obyvateli a na třetím místě Háj ve Slezsku s 3 289 obyvateli. Podrobný přehled v **příloze č. 7**.

2.3.1 Opava

Opava je městem mnoha přívlastků. Často se v knihách můžeme dočíst, že Opava je bílé, kulturní, historické či hlavní město Českého Slezska. V dnešní době je Opava bývalé okresní město a zároveň statutární město. V Opavě se nachází spousta historických a významných institucí.

Novodobé dějiny města Opavy jsou pestré a rozmanité. Po druhé světové válce byla Opava krajským městem, následně městem okresním. Opava se mohlo označovat přívlastkem okresní až do počátku 21. století, kdy zákonem č. 320/2002 Sb., o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením správní činnosti okresních úřadů, byly okresní úřady zrušeny. Činnost okresních úřadů skončila k poslednímu dni roku 2002. Od 1. ledna 2003 okresy zanikly, ale stále se de facto používají jako statistická jednotka, pro sběr dat a informací na úrovni NUTS 4. Kompetence okresních úřadů byly převedeny na krajské úřady a obecní úřady obcí rozšířenou působností.

Opava je v současnosti podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, statutárním městem (městem se zvláštním postavením). V České republice je k 1. 1. 2011 24 statutárních měst. Statutárními městy je 14 krajských měst a devět bývalých okresních měst a Havířov. V Moravskoslezském kraji je pět měst se zvláštním postavením – Ostrava, Opava, Karviná, Frýdek-Místek a Havířov. Podle zákona o obcích *„území statutárních měst se může členit na městské obvody nebo městské části s vlastními orgány samosprávy. Územně členěná statutární města uspořádají své vnitřní poměry ve věcech správy města obecně závaznou vyhláškou (statutem)“*. Hlava VII v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích, je určena k problematice statutárních měst a nazývá se Statutární města. V čele statutárního města stojí primátor. Primátorem města Opavy je od podzimních voleb do zastupitelstva Prof. PhDr. Zdeněk Jirásek. CsC.

Zákon č. 128/2000 Sb. zákon o obcích (Praha 2000, str. 2.)

Opava je v současnosti významným městem v rámci Moravskoslezského kraje. Opava je rodištěm mnoha významných osobností a také kulturním, historickým, sportovním, správním, zemědělským a průmyslovým centrem regionu Opavska. Opava má velmi dobrou polohu v rámci Moravskoslezského kraje, leží mezi pohořím Hrubého Jeseníku a Moravskoslezskými

Beskydy. Podmínky pro cestovní ruch jsou na Opavsku optimální. Opava je historické město a v nejbližším okolí se nalézají velké množství kulturních a přírodních památek. Možnost sportovního využití je na Opavsku také obsáhlá, bohužel se však nedaří zdejšímu regionu využívat potenciálu pro přilákání turistů, jak z České republiky, tak ostatních evropských zemí, zejména z Polské republiky, která s Opavou přímo sousedí. Opava v cestovním ruchu zaostává a je hodně pod svými možnostmi.

2.4 Euroregion Silesia

Důležitou roli v oblasti podpory cestovního ruchu hraje euroregion Silesia. Euroregion Silesia je jeden ze 13 euroregionů na českém území. Euroregiony „jsou území, která mají díky své geografické poloze společné historické, kulturní i hospodářské znaky a jsou rozdělena státní hranicí. Představují transnacionální typ regionu, který je tvořen dílčími příhraničními částmi území dvou anebo více států. Přeshraniční spolupráce je jádrem evropské integrace. Evropská charta hraničních a přeshraničních regionů, přijatá Radou Evropy a EU v roce 1995, vytyčuje tyto základní cíle přeshraniční spolupráce:

- *utváření nové kvality hranic jako místo k setkávání,*
- *zlepšení a vyřešení problému v hraničních regionech,*
- *zajištění rovnocenných podmínek pro život občanů na obou stranách hranice,*
- *odstranění hospodářských a infrastrukturálních překážek a nerovnováhy“.*

J. Sucháček, J. Malinovský, Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie (Ostrava 2006, str. 257.)

Euroregion Silesia byl ustanoven 20. 9. 1998 podepsáním smlouvy o spolupráci. Euroregion zajišťuje příhraniční spolupráci mezi Českou republikou a Polskou republikou. Českým sídlem euroregionu je Opava, polským sídlem město Racibórz. Euroregion nemá právní subjektivitu a jedná se o dobrovolný svazek obcí povodí Horní Odry v Polské republice a sdružení Euroregion v České republice. [19]

V rámci česko-polské spolupráce Euroregion zajišťuje především tyto úkoly:

- *řeší společné zájmy v oblasti dopravní infrastruktury a hraničních přechodů*
- *podporuje rozvoj turismu a cestovního ruchu v příhraničním regionu*
- *podporuje příhraniční spolupráci i dalších subjektů po obou stranách hranice*
- *pečuje o společné kulturní dědictví*

- podporuje rozvoj kultury, vzdělání a sportu v příhraničním regionu

Stanovy euroregionu Silesia, čl. III. (2005)

Tabulka č. 2.2 – Statistické údaje o Euroregionu Silesia (platné k 1. 1. 2011)

EUROREGION SILESIA	Česká část	Polská část	Celkem
Rozloha v km ²	1 290	1 500	2 790
Počet obyvatel v tis.	531	287	818
Počet členských obcí	58	19	77
Přidružené členské organizace	Slezská univerzita v Opavě Hospodářská komora Opava Matice Slezská Opava	0	3
Dotčené okresy	Opava Bruntál – část Nový Jičín – část Ostrava-město – část	Raciborski Glubczyki Wodzislawski – část Rybnicki- část	8
Dotčené kraje	Moravskoslezský	Slezské Opolské	3
Správní sídlo	Opava	Racibórz	2

Zdroj: [http://www.euroregion-silesia.cz/show_text.php?id=euroregion-silesia-statistika]

2.5 Turistika na Opavsku

Opavsko je oblastí s poměrně bohatým výskytem přírodních, architektonických a kulturních památek. Dovolená na Opavsku se může stát, při skloubení jednotlivých druhů turistiky velmi zajímavou a poučnou. Opavsko nabízí široké spektrum využití volného času. Každý návštěvník má při dovolené jiné preference, ať už se jedná o výlety po kulturních památkách, přírodních krásách regionu, sportovního využití nebo odpočinku. A právě Opavsko je schopno nabídnout optimální kombinaci jednotlivých typů turistiky, díky své rozmanitosti.

Mezi nejčastější důvody trávení využití dovolené na Opavsku řadíme:

- přírodní krásy a atraktivita Opavska
- architektonické, kulturní památky a technické památky
- významné tradice a akce konané na Opavsku
- sportovní využití a zařízení

Podrobné rozepsání jednotlivých typů dovolených v příloze č. 14.

3. Zhodnocení vlivu cyklostezek na rozvoj Opavska

Síť cyklistické infrastruktury je na území ORP Opava hustá, ale i přesto se v současnosti budují nové kilometry tras pro milovníky tohoto zdravě prospěšného způsobu dopravy. Důvody lze hledat, zejména ve zkvalitnění a zvýšení bezpečnosti cyklistů. V dnešní době probíhá v OPR Opava realizace tří nových cyklostezek, které budou splňovat veškeré zákonem stanovené normy a příkazy. Největší očekávání cyklistů je zaměřeno na výstavbu Slezské magistrály. Stavba této regionální cyklostezky již probíhá a termín jejího dokončení je naplánován na rok 2012.

Podrobněji si v následném textu představíme veškeré plánované cyklostezky a také důležité současné cyklostezky v ORP Opava. Znázorníme si jejich důležitost a dopad na ekonomiku a rozvoj místního regionu.

3.1 Stávající cyklostezky

Na území ORP Opava se nachází více než 25 cyklotras a cyklostezek. Některé z nich, jak začínají, tak i končí v ORP Opava a některé pouze okrajově procházejí. Hustota je dostatečná a stávající cyklistická síť propojuje region ze všech světových stran. Největším problémem cyklostezek na Opavsku, ale i v jiných koutech republiky, je, že cyklotrasy jsou často vedeny po nekvalitních a nezpevněných komunikacích, které nejsou odděleny od běžné silniční dopravy. I proto některé cyklostezky nejsou příliš bezpečné.

Tabulka č. 3.1 – Vyznačené cyklotrasy v Moravskoslezském kraji (v ČR) k 1. 1. 2010

Vyznačené cyklotrasy v Moravskoslezském kraji k 1. 1. 2010	
Okresy	Vyznačené cyklotrasy v km
Bruntál	572
Opava	458
Frýdek-Místek	423
Ostrava + Karviná	373,5
Nový Jičín	359
Celkem: Moravskoslezský kraj	2 185,5
Celkem: Česká republika	32 863,5

Zdroj: [<http://cyklostrategie.cz/file/cyklodata-statistiky-vyznacene-cyklotrasy-v-cr-dle-kraju/>]
- tabulka vlastní zpracování]

V Moravskoslezském kraji je 2 185,5 km vyznačených cyklotras, z toho 458 km v okrese Opava. Opava je podle počtu km cyklotras v rámci Moravskoslezského kraje na druhém místě, na místě prvním je okres Bruntál s 572 km. Pro zajímavost nejvíce km cyklotras je v okrese České Budějovice s 961 km a nejméně v okrese Most s pouhými 97 km. Podrobnější informace o počtu km cyklotras za ORP nejsou blíže vedeny. Předpokládá se ale, že je v ORP Opava necelých 400 km cyklotras, což při počtu 25 cyklotras dává průměr 16 km na jednu cyklotrasu. [20]

V následném textu blíže představím některé z cyklotras v ORP Opava. Nebudou představovány všechny, ale zaměřím se na ty, které jsou z pohledu cestovního ruchu nejatraktivnější, a patří k nejvytíženějším na Opavsku.

3.1.1 Cyklotrasa č. 551 – MORAVICE

Jednou z nejatraktivnějších cyklotras v ORP Opava je cyklotrasa č. 551 – Moravice. Tato cyklotrasa se vyznačuje romantickou a odpočinkovou jízdou v překrásném okolí řeky Moravice. Trasa je dlouhá 40 km a začíná v Opavě-Kylešovice. Cílem trasy je vodní nádrž Kružberk, popřípadě naopak, závisí na směru jízdy. Trasa je vedena přes správní obvod Vítkov (25 km) a správní obvod Opava (15 km). V příloze č. je znázorněna trasa cyklotrasy.

Průběh trasy: Kružberská přehrada – Kružberk – Jánské Koupele – Mokřinky – Nové Těchanovice – Lhotka – Podhradí – Žimrovice – Hradec nad Moravicí – Branka u Opavy – Opava-Kylešovice. [22]

Trasa je vedena většinou po komunikacích III. třídy, zejména po asfaltových a nezpevněných komunikacích. V úseku údolí Moravice od Kružberku po Podhradí je trasa vedena převážně po polní cestě. Na trase neplatí žádné omezení a je možné vyrazit na všech druzích jízdních kol. Svým profilem trasa není obtížná. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí 249 až 507 m. n. mořem. Výškový rozdíl je tedy 258 metrů. V Opavě je nejnižší nadmořská výška celé trasy (249 m. n. mořem). Na konci cyklotrasy u vodní nádrže Kružberk je možnost dalšího napojení na cyklotrasu č. 503. Jedná se o cyklotrasu III. třídy z Krnova do Starého Jičína u Oder v okrese Nový Jičín. [23]

3.1.2 Cyklotrasa č. 6167 – Hlavnice – Nový Dvůr – Zlatníky – Opava-Karlovec

Cyklotrasa č. 6167 má mnoho společného s předchozí cyklotrasou č. 551. Na trase je velké množství kulturních památek, nejedná se příliš komplikovanou trasu a začátek trasy je rovněž ve správním centru Opava. Trasa je dlouhá 14 km a začíná v Opavě Kateřinky a končí v obci Hlavnici. Celá trasa se nachází na území správního obvodu města Opavy. V **příloze č. 9** je znázorněna trasa cyklotrasy.

Průběh trasy: Opava-Kateřinky – Opava-centrum – Opava-Jaktař – Zlatníky – Stěbořice – Nový Dvůr – Hlavnice. [22]

Trasa Opava – Hlavnice je vedena převážně po silnicích III. třídy, akorát v Opavě i na úseku I. třídy. Cyklotrasa není vedena po lesních a polních cestách. Trasa je určena pro všechny druhy jízdních kol a trasu hravě zvládnou všechny věkové kategorie. Výškový profil není náročný. Rozdíl mezi nejnižší a nejvyšší nadmořskou výškou je 139 metru. Nejnižší bodem trasy jsou Kateřinky (251 m. n. mořem) a nejvyšším bodem je Hlavnice (390 m. n. mořem). Trasa je náročnější z Opavy, poněvadž se neustále jede v mírném stoupání. Nevýhodou této trasy je, že není oddělená od silniční dopravy. [24]

Pro zdatnější cyklisty trasa umožňuje širokou možnost napojení na jiné cyklotrasy. V Opavě začíná několik cyklotras, které mohou být využity pro prodloužení jízdy. Napojení je možné na cyklotrasu č. 551 Moravice, č. 6078 Opava – Kunín, č. 6092 Prajzská cesta a další. I v během trasy je možné odbočení či napojení na jinou trasu, např. ve Zlatnících na trasu č. 6168 Zlatníky – Vávrovice či v Novém Dvoře na trasu č. 6166 Úvalno – Nový Dvůr.

Po trase je možné zhlédnout velké množství památek. Jedná se, jak architektonické památky, technické památky, tak i přírodní. V Hlavnici se nachází Větrný mlýn, v Novém Dvoře Arboretum. Nejbohatším místem na památky je však správní centrum Opava, kde se nalézá nespočet historických budov, kostelů, novodobé architektury a parků s okrasnými dřevinami.

3.1.3 Opava Radegast Cyklotrack

V ORP Opava se nachází také jedna unikátní cyklotrasa. V několika parametrech se odlišuje od předcházejících cyklotras. Za prvé, cyklotrasa není značená obvyklým způsobem, který používá Klub českých turistů a rovněž není zahrnuta do žádné ze čtyř druhů cyklotras. Dalším podstatným rozdílem je, že se nejedná o jednu cyklotrasu, ale o soubor cyklotras a cyklostezek. Radegast Cyklotrack je obousměrná cyklotrasa a její celková délka je 90 km. Velkou výhodou je právě propojení několika cyklotras a tak je možné si cyklotrasu různě zkracovat podle dovednosti jednotlivých cyklistů. [25]

Průběh trasy: Opava – Zlatníky – Stěbořice – Nový Dvůr – Sádek – Velké Heraltice – Košetice – Svobodné Heřmanice – Bratřikovice – Hlavnice – Litultovice – Dolní Životice – Mikolajice – Vendelín – Žimrovice – Hradec nad Moravicí – Jakubčovice – Raduň – Suché Lazce – Nové Sedlice – Štítina – Malé Hoštice. [22]

Obrázek č. 3.1 – Průběh trasy Opava Radegast Cyklotrack



Zdroj: [http://www.vyletnik.cz/cyklotrasy/severni-morava/opavsko/71-opava-radegast-cyklotrack/]

Iniciátorem výstavby cyklotrasy je pivovarnická společnost Plzeňský Prazdroj, který pojmenoval cyklotrasu podle jednoho ze svých pivovarů. Plzeňský Prazdroj je součástí Iniciativy zodpovědných pivovarů, a tak před jízdou a během cesty po cyklotrase nabádá cyklisty, aby se zdrželi konzumace alkoholických nápojů. Na trase Opava Radegast se nachází 47 restaurací a hospuděk, které nabízejí nealkoholické nápoje, zejména Radegast Birell. Současné jsou k dispozici ve všech zařízeních podél trasy cykloturistické mapy a různé propagační předměty. Opava Radegast cyklotrack však není jedinou cyklotrasou tohoto typu

v Moravskoslezském kraje. Kromě Radegast Opavy existuje rovněž Beskydy Radegast, Trojmezí Radegast a Slezsko Radegast cyklotrack. Radegast zajišťuje údržbu, kontrolu značení, odpočívadla a zajišťuje bezpečnou průjezdnost tras. [25]

3.2 Plánované cyklostezky

Momentálně se v ORP Opava plánuje výstavba tři nových cyklotras a cyklostezek.

Jedná se o:

- **Cyklotrasa č. 55 – Slezská Magistrála**
- **Hradec nad Moravicí – Branka u Opavy – Otice – Opava (státní hranice)**
- **Jakartovice – Litultovice – Otice - Opava**

Každá stavba se momentálně nachází v jiném stádiu rozpracování. Stavba cyklotrasy č. 55 Slezská magistrála již probíhá v plném proudu a první stavební úpravy jsou viditelné v úseku Úvalno – Krnov, naopak zbývající dvě jsou zatím pouze na papíře. V současnosti je u obou projektů vypracovaná dokumentace pro územní rozhodnutí. Dalšího pokroku u obou projektů nastane až po schválení územního rozhodnutí, kdy se začne pracovat na projektové dokumentaci pro stavební povolení.

Následující text je zaměřen na zkoumání vlivu působení cyklostezek na místní ekonomiku a rozvoj Opavska. Zkoumání bude prováděno zejména prostřednictvím cyklotrasy č. 55 Slezská magistrála. Při posouzení vlivu na ekonomické prostředí budu vycházet ze Studie proveditelnosti, Primárního marketingového průzkumu a Analýzy odhadu poptávky. Nejdříve budou představeny všechny plánované cyklotrasy.

Tabulka č. 3.2 - Porovnání harmonogramu příprav a realizace jednotlivých plánovaných cyklotras a cyklostezek na území ORP Opavy

Harmonogram přípravy a realizace			
	Cyklotrasa č. 55 – Slezská Magistrála	Hradec n. Moravicí – Branka – Otice – Opava	Jakartovice – Litultovice – Otice – Opava
Smlouva o spolupráci partnerů	2002	2005	2006
Zpracování dokumentace	2004	2007	2007-2009
Územní rozhodnutí	2005	09/2010 *	04/2009 *
Stavební povolení	2006	03/2011 *	03/2011 *
Zahájení výstavby	2010	2011 *	2011 *
Ukončení výstavby	2012 *	2012 *	2012 *

Zdroj: [vlastní zpracování, * Jedná se o předpokládané termíny, které se mohou měnit]

3.2.1 Hradec nad Moravicí – Branka u Opavy – Otice – Opava (státní hranice)

Cyklostezka Hradec nad Moravicí – Opava (státní hranice) je novou plánovanou cyklostezkou, která má doplnit stávající cyklistickou infrastrukturu na Opavsku. Hlavním cílem je propojit turistickou oblast Hradce nad Moravicí s Opavou a následně vytvořit spojení s Polskou republikou. Cyklostezka se má stát alternativou k cyklostezce č. 551 Moravice a její délka má být necelých 17 kilometrů (16 260 metrů, z toho 10 100 metrů úplně nové stezky). Nositelem projektu je Statutární město Opava a partnery projekty jsou obce po trase (Otice, Branka u Opavy a Hradec nad Moravicí). Celá stavba má přijít na 30 mil. Kč a dokončení je naplánované na rok 2012. Součástí stavby bude i 17 metrový most přes řeku Jaktarku. V **příloze č.** je znázorněna podrobná trasy cyklotrasy. [26]

Průběh cyklotrasy: Státní hranice Opava/Pilszcz – Opava-Jaktař – Otice – Branka u Opavy – Hradec nad Moravicí.

Odhadované celkové náklady na výstavbu cyklostezky mají dosáhnout výše 30 mil. Kč. Přípravná fáze stála 522 000 Kč. Přípravná dokumentace byla spolufinancována z EU Interreg IIIA ČR – PL (plánování období 2005-2007) a projektová dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení byla spolufinancována z krajského rozpočtu. [27]

Zdroje financování:

- obecní rozpočty (finanční prostředky partnerů)
- krajský rozpočet (rozpočet Moravskoslezského kraje)
- ROP NUTS II Moravskoslezsko
- Státní fond dopravní infrastruktury
- státní rozpočet

Hlavní funkce a výhody:

- snadnější napojení na Polskou síť cyklostezek
- zlepšení dopravní obslužnosti
- lepší napojení a zesílení kapacity cyklostezek k Hradci nad Moravicí
- zvýšení bezpečnosti
- větší možnosti napojení na ostatní cyklostezky na Opavsku
- posílení cestovního ruchu na Opavsku
- možnost vytvoření nových pracovních míst po úseku trasy

Možnosti napojení na ostatní cyklostezky:

- cyklotrasa č. 55 Slezská Magistrála Krnov – Velké Hoštice (v Opavě)
- cyklotrasa č. 551 Moravice (v Hradci nad Moravicí)
- cyklotrasa č. 6055 Branka u Opavy – Strahovice (v Brance u Opavy)
- cyklotrasa č. 6167 Hlavnice – Karlovec (v Opavě-Jaktaři)
- cyklotrasa č. 6141 Hradec nad Moravicí – Pustá Polom (v Hradci)

3.2.2 Cyklistická stezka Jakartovice – Litultovice – Otice – Opava

Hlavním cílem cyklostezky je propojení obcí spadajících do mikroregionu Hvozdnice a Opavy. Této turistické oblasti severozápadně od Opavy umožní nové dopravní napojení, zatraktivnění prostředí a přilákání turistického ruchu do zdejšího regionu. Celková délka nově budované cyklostezky má být 24,9 km. Nositelem projektu je město Opava a partnerny projektu obce ležící po trase (Jakartovice, Bratříkovice, Mladecko, Litultovice, Dolní Životice, Štablovice, Uhlířov, Slavkov a Otice). Plánované dokončení stavby se předpokládá v roce 2012 a celkové náklady by měly dosáhnout 27 mil. Kč. Průběh celé trasy je v **příloze č. 11.** [28]

Průběh trasy: Bratřikovice – Jakartovice – Mladecko – Deštné – Litultovice – Dolní Životice – Štáblovice – Uhlířov - Slavkov u Opavy – Otice - Opava-Předměstí. [28]

Odhadované celkové náklady na výstavbu cyklostezky mají dosáhnout výše 27 706 640 Kč včetně DPH. Vytvoření projektové dokumentace pro územní rozhodnutí a projektové dokumentace pro stavební povolení stálo 882 445 Kč a bylo spolufinancováno z krajského rozpočtu Moravskoslezského kraje. Zdroje financování jsou totožné, jako u předcházející plánované cyklostezky. [29]

Hlavní funkce a výhody:

- zatraktivnění mikroregionu Hvozdnice
- přilákání turistického ruchu do regionu
- zvýšení bezpečnosti cyklistů
- oddělení od silniční dopravy
- výsadba stromů a keřů podél cyklotrasy
- zlepšení dojížděky do práce a do škol
- ekologicky šetrná doprava
- možnosti napojení na další cyklostezky

Možnosti napojení na ostatní cyklostezky:

- cyklotrasa č. 55 Slezská Magistrála (v Opavě)
- cyklostezka Hradec nad Moravice – Opava (v Oticích)
- Opava Radegast Cyklotrack (v Opavě)

3.2.3 Cyklistická stezka č. 55 – Slezská Magistrála

Nejočekávanější stavbou z pohledu cyklistické dopravy je Slezská Magistrála. Slezská Magistrála má zabezpečit bezpečné a komfortní spojení mezi městy Krnov a Opava. O projektu Slezská Magistrála se v Opavském okrese hovoří již delší dobu. První zmínky o stavbě pocházejí z roku 2002. Na jaře příštího roku se očekává dokončení celé trasy. Před koncem roku 2011 se předpokládá otevření prvních úseků cyklistické trasy. Nejobtížnějším obdobím celého projektu byl výkup více než 400 pozemků.

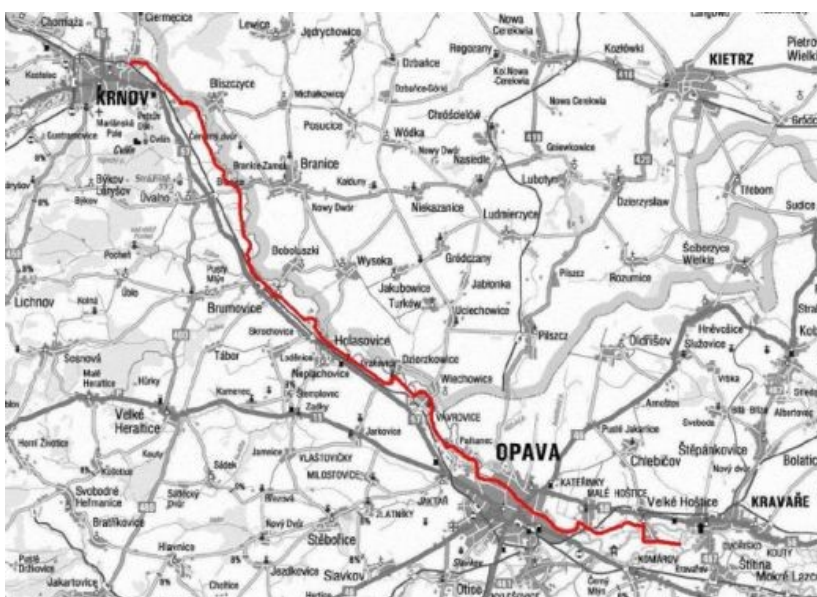
Slezská Magistrála není pouze 33 kilometrovým úsekem mezi Krnovem a Velkými

Hořticemi. Celková délka cyklostezky má být po dokončení opavské části 160 km. Jedná se o národní cyklotrasu II. třídy a v některých úsecích se cyklisté po Slezské Magistrále již mohou bezpečně projet. Veškeré normy a bezpečnostní kritéria trasa splňuje v úseku od Jeseníku po Krnov. [30]

Opavská část začíná v Krnově a pokračuje přes Úvalno, Skrochovice, Holasovice, Vávrovice, Opavu a končí ve Velkých Hořticích. Tento 33 kilometrový úsek je z části veden po hranicích České a Polské republiky. Tím pádem vytváří vhodné podmínky pro přejezd českých turistů do Polské republiky. Opavská část Slezské Magistrály je doposud vedena po komunikacích, které nejsou pro cyklisty příliš bezpečné. Trasa je vedena po nezpevněných komunikacích, a také po velmi vytížené silnici Opava-Krnov, kde hrozí riziko střetu s motorovými vozidly. Trasa není oddělena od ostatní silniční dopravy a nepřináší přílišný komfort z jízdy na kole. Hlavní úlohou nově budované Slezské Magistrály je zabezpečit bezpečnou projížďku na jízdním kole a oddělit ji od silniční dopravy. [31]

Stavba v současných dnech již probíhá. Na podzim loňského roku bylo podél trasy umístěno osm velkých billboardů informujících o stavbě cyklotrasy. 11. 10. 2010 se v obci Držkovice konalo slavnostní poklepání na základní stavební kámen, kterého se účastnili veškeré zainteresované strany.

Obrázek č. 3.2 – 33 kilometrový úsek opavské části Slezské Magistrály



Zdroj: [<http://www.opava-city.cz/scripts/detail.php?id=29243>]

Hlavní cíle Slezské magistrály:

- snížení intenzity cyklistické dopravy na komunikacích
- snížení nehodovosti cyklistů
- zkvalitnění dopravní cyklistické infrastruktury pro obyvatele a návštěvníky Opavska a Moravskoslezského kraje
- napojení cyklistické stezky na dálkovou síť cyklistických tras v České republice
- zlepšení nabídky turistické infrastruktury
- zvýšení využívání cyklistické dopravy na úkor automobilové dopravy
- snížení emisí výfukových plynů
- zlepšení zdraví obyvatelstva [7]

Celkové náklady na realizaci Slezské magistrály jsou ve výši 64 941 528 Kč. Statutárnímu městu Opava, jako nositeli a autorovi projektu, se podařilo získat dotaci 54 944 732 Kč z Regionálního operačního programu NUTS II Moravskoslezsko. Projekt byl podpořen v rámci první prioritní osy **Regionální infrastruktura a dostupnost**, v oblasti podpory 1. 1. **Rozvoj regionální a silniční dopravy**. Dotace se podílí na financování Slezské magistrály ve výši 92,5 %. Zbylé finanční prostředky budou zajištěny jednotlivými partnery (Krnov, Opava, Holasovice, Úvalno, Brumovice a Velké Hoštice). [7]

Celkové náklady na přípravu Slezské magistrály byly 2 167 000 Kč a jednotlivé obce se podílely na financování projektu. Platil zde tzv. princip solidarity, kdy města přispívali větší částkou než obce. Obce Velké Hoštice, Holasovice, Brumovice a Úvalno přispěli ve výši 20 000 Kč. O zbylou částku se mezi sebou podělili Opava a Krnov, a to v přibližném poměru dva ku jedné. [7]

Některé možnosti napojení na ostatní cyklostezky:

- cyklotrasa č. 503 Krnov – Starý Jičín (v Krnově)
- cyklotrasa č. 551 Moravice (v Opavě)
- cyklostezka č. 6166 Úvalno – Nový Dvůr (v Úvalně)
- cyklostezka č. 6073 Skrochovice – Malá Morávka (ve Skrochovicích)
- cyklostezka č. 6160 Holasovice – Razová (v Holasovicích)
- cyklostezka č. 6164 Holasovice – Leskovec nad Moravicí (v Holasovicích)

3.3 Vliv Slezské Magistrály na ekonomiku Opavska a jeho rozvoj

Posouzení vlivu výstavby cyklostezky na ekonomiku a rozvoj Opavska předvedu na základě projektu cyklostezky č. 55 Slezské magistrály. Slezská magistrála je ze současných plánovaných cyklostezek v nejrozpracovanějším stádiu. Výstavba cyklostezky probíhá v plném proudu a veškeré potřebná dokumentace je zpracována. Při posouzení ekonomického vlivu budu vycházet ze Studie proveditelnosti Slezské magistrály, Projektové dokumentace pro územní řízení a Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje. Ekonomická efektivnost Slezské magistrály bude demonstrována na základě úspor z přepravy autem, úspor z externalit životního prostředí a úspor z opotřebení silnice.

3.3.1 Analýza odhadu poptávky

Důležitým krokem je vymezení cílových skupin a využitelnosti cyklostezky č. 55 Slezské magistrály. Cílové skupiny se rozdělují do dvou hlavních kategorií. Jedná se o **hlavní cílovou skupinu a vedlejší cílovou skupinu**. Do **hlavní cílové skupiny** jsou zahrnuti obyvatelé obcí, přes které vede cyklostezka č. 55 Slezská magistrála. Do hlavní cílové skupiny patří obyvatelé Opavy, Krnova, Holasovic, Skrochovic, Úvalna a Velkých Hoštic. [8]

Vedlejší cílová skupina je představována obyvateli sousedních podél Slezské magistrály (rozmezí 1 až 20 km od Slezské magistrály) a turistickými návštěvníky Opavského Slezska. [8]

Tabulka č. 3.3 – Odhady poptávky dle dotazníkového šetření

Odhad poptávky dle dotazníkového šetření			
	Cílová skupina	% osob, které budou cyklostezku využívat	Odhad poptávky
Obyvatelé obcí na stezce	76 042	76,8 %	58 389
Obyvatelé vzdálenějších obcí	100 497	7,48 %	7 519
Návštěvníci Opavského Slezska	48 110	10%	4 811
Celkem	224 649	31,47 %	70 719

Zdroj: Studie proveditelnosti a Analýza odhadu poptávky, tabulka vlastní zpracování

Z tabulky na základě analýzy odhadu poptávky je patrné, že roční využitelnost cyklostezky č. 55 Slezské magistrály bude **70 719 osob**. Nejvíce budou cyklostezku využívat obyvatelé obcí

na stezce a to v počtu 58 389 osob, což znamená 76,8 % veškerých obyvatel žijících v daných obcích a měst na trase cyklostezky. U návštěvníků Opavského Slezská se podle expertních odhadů očekává, že si danou trasu projede 10 % veškerých turistů. [8]

3.3.2 Odhad využívání cyklostezky č. 55 Slezská magistrála

Četnost využití cyklostezky úzce souvisí se střídáním ročních období, tedy přírodními podmínkami. V zimním období, kdy jsou teploty pod bodem mrazu a na cestách je sněhová pokrývka, se nepředpokládá využití jízdního kola. Rovněž se neočekává využití cyklostezky při deštivých dnech na jaře a na podzim. Podle vypracované Analýzy makroprostředí Slezské magistrály je pravděpodobné využití cyklostezky minimálně 180 dnů v roce. 180 dnů představuje 26 týdnů. Nejpravděpodobnější využití cyklostezky je v období od dubna do září.

Frekvence využití cyklostezky Slezská magistrála rovněž závisí na chování cílové skupiny. Jestliže obyvatelé využívají jízdní kolo pouze k přepravě do práce, tak ho nebudou využívat o víkendu. Studenti a žáci zase nebudou užívat cyklostezky během prázdnin a o víkendech. Oproti tomu u turistů se předpokládá využití jízdního během víkendu.

- dojížd'ka do zaměstnání (předpoklad 6 – 8 měsíců, 165 dnů)
- dojížd'ka do škol (5 měsíců – 105 dnů)
- sportovní využití (7 měsíců vždy o víkendech – 70 dnů) [8]

Na základě Analýzy odhadu poptávky bylo zjištěno, že celkový odhadovaný počet obyvatel a návštěvníků, kteří v jednom roce využijí cyklostezku Slezská magistrála, je 70 719 osob. Průměrný počet dní využívání cyklostezky je 25,09. Průměrně budou nejvíce dny cyklostezku využívat obyvatelé obcí na stezce (26,4) a nejméně návštěvníci (15). Tento výsledek je logický, neboť obyvatelé na stezce mohou danou cyklostezku využívat i při každodenní vyjížd'ce do školy či práce. Využití osob dnů v roce je 1 774 926. Průměrný využívaný úsek Slezské magistrály je podle Analýzy poptávky 21 km. Největší úsek Slezské magistrály budou využívat obyvatelé Brumovic. [8]

Všech 70 719 obyvatel a návštěvníků, kteří během jednoho roku projedou alespoň část úseku cyklostezky mezi Krnovem a Velkými Hošticemi urazí **35 780 998 km**. Tato hodnota

znamená, při použití jízdního kola jako dopravního prostředku na místo osobního automobilu velké finanční úspory. Rovněž z hlediska ochrany životního prostředí se nejedná o zanedbatelnou hodnotu. [8]

Tabulka č. 3.4 - Odhad frekvence využívání cyklostezky a odhad počtu osobokilometrů za rok

Odhad frekvence využívání cyklostezky a odhad počtu osobokilometrů za rok					
Obyvatele obce/města návštěvníci	Odhad poptávky	Průměrný počet dní využívání cyklostezky	Počet osob dní v roce	Průměrný využívaný úsek v km	Počet osobokilometrů za rok
Krnov	15 754	-	481 065	21	10 150 464
Úvalno	712	-	30 420	14	432 576
Brumovice	1 076	-	56 451	27	1 503 851
Holasovice	1 263	-	39 675	18	732 403
Opava	37 833	-	848 360	21	18 002 189
Velké Hoštice	1 752	-	97 614	17	1 704 348
Celkem obyvatelé obcí na stezce	58 389	26,4	1 553 585	21	32 525 831
Celkem obyvatelé vzdálenějších obcí	7 519	19,8	149 176	22	2 533 518
Celkem návštěvníci Opavského Slezska	4 811	15	72 165	10	721 650
Celkem	70 719	25,09	1 774 926	21	35 780 998

Zdroj: [Analýza odhadu poptávky]

3.3.3 Úspora z přepravy autem

Výpočty ukazatelů úspora z přepravy autem a úspora z externalit vychází z metodiky, která je použita v Konceptu rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje. Následující ukazatele nezaměstnanosti, ekonomické subjekty a hromadná ubytovací zařízení vychází z roviny odhadů, které vychází ze Studie proveditelnosti Slezské magistrály.

- náklady na přepravu autem jedné osoby **5-7 Kč/km**

- náklady na přepravu autem dvou osob **3 Kč/km**
- počet osobokilometrů za rok **35 780 998 km** [8,12]

Úspora z přepravy autem 1 osoby = náklady na přepravu autem 1 osoby × počet oskmrok

Úspora z přepravy autem 1 osoby = 6 Kč x 35 780 998

Úspora z přepravy autem 1 osoby = 214 685 988 Kč

Úspora z přepravy autem 2 osob = náklady na přepravu autem 1 osoby × počet oskmrok

Úspora z přepravy autem 2 osob = 3 Kč x 35 780 998

Úspora z přepravy autem 2 osob = 107 342 994 Kč

Úspory, které vzniknou jízdou na kole namísto použití osobního automobilu, jsou značné. Náklady na přepravu jedné osoby autem se pohybují v rozmezí 5-7 Kč. Ve výpočtu jsem použil střední hodnotu 6 Kč. Náklady na přepravu jednoho km osobním automobilem nejsou u všech automobilů vždy stejné. Celkové náklady závisí na mnoha faktorech. Asi nejvýznamnější položkou je cena benzínu. Každý osobní automobil má jinou spotřebu a proto nelze jednoznačně určit náklady na jeden kilometr. Dalšími faktory, které ovlivňují cenu přepravy autem, jsou zejména investice do dalších kapalin (brzdové apod.), pořízení automobilu, pojištění, údržba auta a pneumatiky. Úspory z přepravy autem jedné osoby za roku jsou **214 780 998 Kč**, u přepravy dvou osob 107 342 994 Kč.

3.3.4 Úspora z externalit (především ŽP)

- úspora z externalit **2,7 Kč/oskm**
- počet osobokilometrů za rok **35 780 998 km** [8,12]

Celková úspora z externalit = počet oskmrok × úspora z externalit

Celková úspora z externalit = 35 780 998 × 2,7

Celková úspora z externalit = 96 608 694,6 Kč

Celková úspora z externalit při použití jízdního kola namísto osobního automobilu je necelých 100 mil. Kč na jeden rok. Jedná se o finanční prostředky, které nemusí být následně vynaloženy do obnovy životního prostředí.

3.3.5 Nezaměstnanost

Výstavba cyklostezek může pomoci ke snížení nezaměstnanosti, jak v ORP Opava, tak i v okrese Opava. Míra nezaměstnanosti byla k 1. 1. 2011 v ORP Opava 11,3 % a v okrese Opava 11,6 %. [32]

Dopadem výstavby cyklostezky může být zřízení nových služeb a obchodů v oblastech navazující na cyklistickou dopravu. Podél trasy mohou vyrůst hospůdky s venkovním posezením, které by však fungovaly pouze v letních měsících. Rovněž se předpokládá vznik cykloopraven, cykloservisů a prodejen kol.

Případné zvýšení zaměstnanosti může nastat také kvůli následné údržbě cyklistických tras. 33 km úsek Slezské magistrály budou udržovat na svém katastru příslušné obce, kterými cyklostezka prochází. Menší obce, si možná, budou muset najmout speciální službu či posílení svého technického týmu k údržbě cyklostezky, zejména na zimní odklizení sněhu. V Opavě se předpokládá, že údržbu budou provádět stávající zaměstnanci technických služeb a tím pádem k nárůstu počtu zaměstnaných v Opavě nedojde.

3.3.6 Ekonomické subjekty

Na území ORP Opavy se nacházelo 22 119 ekonomických subjektů k 1. 1. 2010. V celém Moravskoslezském kraji bylo 241 103 ekonomických subjektů, nejvíce v ORP Ostrava 74 943. Na 1 000 obyvatel připadá v ORP Opava 217 ekonomických subjektů. []

Jak již bylo zmíněno předchozí zprávě o nezaměstnanosti, tak výstavba cyklostezky může podnítit vznik nových ekonomických subjektů na Opavsku. Především se jedná o vznik nových cykloservisů a prodejen kol. S větším nárůstem cestovního ruchu do regionu může dojít, také ke vzniku nových ubytovacích zařízení a rozšíření pohostinství. Předpokládá se v souvislosti s dokončením Slezské magistrály nárůstu počtu ekonomických subjektů.

3.3.7 Hromadná ubytovací zařízení a cestovní ruch

Opavsko je turisticky atraktivní oblastí a nabízí širokou možnost využití volného času. Nachází se zde velký počet architektonických památek, kulturních a sportovních zařízení.

Nově plánovaná cyklostezka č. 55 Slezská magistrála rozšiřuje škálu sportovního využití na Opavsku a za druhé zlepšuje dopravní spojení pro milovníky cykloturistiky. Po dokončení cyklostezky se předpokládá nárůst návštěvníku regionu Opavského Slezska.

Tabulka č. 3.5 - Kapacita a návštěvnost hromadných a ubytovacích zařízení cestovního ruchu

Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení cestovního ruchu (k 31. 12. 2009)							
Turistická oblast/ kraj	Hromadná ubytovací zařízení	Pokoje	Lůžka	Hosté		Přenocování	
				Celkem	Z toho: Nerezident	Celkem	Z toho: Nerezident
Opavské Slezsko	30	582	1 479	33 906	8 676	70 668	19 258
Ostravsko	48	1 960	3 956	153 299	46 543	419 939	107 271
Těšínské Slezsko	35	1 289	2 657	53 327	10 325	371 294	51 446
Poodří	15	302	978	13 915	1 274	38 930	2 754
Moravskoslezský kraj	447	9 931	25 935	585 694	113 290	1 851 257	280 650

Zdroj: [Český statistický úřad – Ročenka Moravskoslezského kraje 2010, tabulka vlastní zpracování, tabulka neobsahuje všechny turistické oblasti Moravskoslezského kraje.]

Do turistické oblasti Opavské Slezsko v roce 2009 zamířilo 33 906 návštěvníků, z toho ¼ byla cizinců, zejména z Polské a Slovenské republiky. Oproti Ostravsku či Těšínskému Slezsku je návštěvnost Opavska podprůměrná. Zpravidla turisté přijíždějí na Opavsko dvakrát přenocují a posléze odjedou. Z tohoto pohledu se dá říct, že Opavsko i přes svou turistickou atraktivnost není příliš navštěvováno a její kapacity nejsou zcela využívány. Zde se naskytuje otázka, jestli Opava v oblasti marketingu cestovního ruchu využívá veškeré možnosti propagace. Hromadných ubytovacích zařízení je na Opavsku 30 a denně mohou pojmout až 1 479 turistů. Při porovnání počtu lůžek (1 479) a celkového ročního přenocování (70 668) se předpokládá, že počet lůžek je dostačující. [33,34]

Výstavba cyklostezky je jedním z prvních kroků, který má dopomoci k nárůstu cestovního ruchu na Opavsko. Bude zajímavé, jestli ve statistikách cestovního ruchu po dokončení cyklostezky dojde k nárůstu počtu návštěvníků.

Závěr

Cílem bakalářské práce je poukázat na rozvoj mikroregionu Opavska a na ekonomické dopady výstavby cyklostezek. Výpočty ekonomických dopadů jsou zaměřeny na úspory, které místním obyvatelům a firmám podnikajícím na Opavsku vzniknou. Na základě analýzy odhadu poptávky ročně všichni cyklisté, kteří projedou alespoň část úseku Slezské magistrály, najedou úctyhodných **35 780 998 km**. Jestliže bude použito údajů z Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje, tak při nákladech 5-7 Kč/na 1 km vznikne úspora při přepravě osoby autem ve výši **214 685 998 Kč** a při přepravě dvou osob autem ve výši **107 342 994 Kč**. Roční úspory z externalit se pohybují ve výši **96 608 694 Kč**. V těchto případech se jedná o snadno vyčíslitelné údaje. Existují také indikátory, u kterých se přesně neví, jaký dopad na ně bude mít výstavba cyklostezky č. 55 Slezská magistrála.

Při vzniku nových cykloopraven či prodejen kol se očekává nárůst počtu ekonomických subjektů v ORP Opava. Tyto subjekty jsou pro obce důležité, neboť odvádějí do obecního rozpočtu daň z nemovitostí a část daně z příjmu právnických osob. Hromadných ubytovacích zařízení je na Opavsku 30, pokojů 582 a lůžek 1 479. Při návštěvnosti opavského Slezska 33 906 turisty (v roce 2009) se jeví počet hromadných ubytovacích zařízení jako dostačující. Důležité je si uvědomit, jestli kvalita odpovídá současným požadavkům turistů, zejména wifi připojení k internetu.

Cestovní ruch na Opavsku je dlouhodobě pod svým potenciálem, o čemž svědčí i pouhých 33 906 turistů opavského Slezska v roce 2009. V mikroregionu se vyskytují kulturní a technické památky a přírodní atraktivity. Navíc sportovní využití je rovněž bohaté. Problém malé návštěvnosti Opavska lze spatřit v malé prezentaci mikroregionu, a také v nedostačující spolupráci s ostatními mikroregiony v okolí. Opavsko hraničí s Polskou republikou a právě tímto směrem by se podpora cestovního ruchu měla směřovat. Existuje zde euroregion Silesia, který má přímo ve svých stanovách podporu cestovního ruchu zakotvenou. Ve skutečnosti, ale Magistrát města Opavy a euroregion Silesia příliš nespolupracují. Další spolupráce může probíhat s Ostravskem, které je častým dějištěm významných kulturních akcí a kongresů. Směřující návštěvníci na tyto akce mají z naprosté většiny pouze jeden cíl a často nevědí o jiných zajímavostech a turistických atraktivitách Moravskoslezského kraje. A tak na místo strávení dvou či tří dnů v kraji pouze jednou přenocují a druhý den se vydávají na cestu zpět.

Řešení dané situace si určitě vyžaduje širší společenskou diskuzi. Určitě by pomohlo vytvoření ucelené koncepce na podporu cestovního ruchu v kraji a vytvoření marketingové strategie zaměřující se na návštěvnost jednotlivých mikroregionů při provázanosti odlišných typů dovolených. Případné vytvoření odboru marketingu při Statutárním městě Opavy by cestovnímu ruchu pomohlo. Odbor by byl zaměřen na propagaci cestovního ruchu, vydával by reklamní předměty, letáky, zajišťoval by reklamní spoty v zahraničních televizích a poskytoval informace o Opavsku na zahraničních turistických serverech.

Cyklostezky na Opavsku představují v oblasti cestovního ruchu důležitou úlohu. Každopádně je v cyklostezkách důležitý potenciál pro přilákání návštěvníku. Cykloturistika se dá dělit na rekreační a výkonnostní. Výkonnostní je spíše zaměřena na fyzický výkon a jízdní kola mají dražší vybavení, která v současné době šplhají až do statisíců. Opavsko by se spíše mělo zaměřit na využití cykloturistiky z hlediska rekreační funkce. Jedná se o tzv. rodinné výlety po přírodních krásách a kulturních památkách mikroregionu. Tyto výlety nepotřebují speciální vybavení jízdních kol a žádnou speciální vytrvalostní kondici. Danou rekreační turistiku navíc můžeme dělit na jednodenní či několikadenní výlety.

U jednodenního výletu se předpokládá večerní návrat do místa bydliště. Tedy většinou se vyjíždí a končí v místě bydliště. U tohoto výletu se nemusí až tak plánovat. Pro rozvoj cestovního ruchu a zvýšení využitelnosti cyklistických stezek na Opavsku jsou prioritní několikadenní rekreační výlety. Návštěvníci a cyklisté zůstanou v mikroregionu několik dní, utratí více peněz, prožijí kulturní zážitky a svým přátelům mohou při příjezdu domů poreferovat o zážitcích a případnou kladnou referencí mohou zajistit řetězovou reakci příjezdů za cyklo-dovolenou na Opavsko. V rekreační několikadenní turistice lze spatřit veliký potenciál pro Opavsko.

Bohužel právě tento typ výletů není na Opavsku ani v okolí nijak podporován. V současnosti magistrát ani euroregion Silesia neinformuje o možnosti podniknout tento typ dovolené na Opavsku. Tento typ výletu vyžaduje pro cyklistu několikadenní plánování a přípravu. Případná pomoc orgánu či vytvoření turistických letáků o kombinované formě dovolené by situaci turistům usnadnilo, navíc by se mohl okruh turistů i rozšířit. Samozřejmostí je i zvýšení atraktivnosti cyklistických stezek. V současnosti je moderní výstavba rozhledem podél cyklistických tras. Na trase Hradec – Opava či Bratřikovice – Opava je hned několik

možných míst k výstavbě rozhledem. Navíc je možné jejich výstavbu financovat z evropských zdrojů.

Cyklostezky jsou pro mikroregiony výhodné. O jejich kladech nemohou být pochyby, záporná hodnocení se téměř nevyskytují. Nevýhodou cyklistické dopravy je velké množství ukazatelů, na kterých nelze jednoznačně či kvantitativně zobrazit kladný přínos pro obyvatelstvo a mikroregion. Mezi ně se určitě řadí vliv na zdravotní stav či zlepšení morálních hodnot. Cyklostezky jsou dobrou volbou pro budoucnost.

Seznam použité literatury

Použitá literatura:

- [1] BÍLOVÁ, Martina. *Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR*. 1. vydání. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2007. 60 s. ISBN 978-80-244-2062-2.
- [2] DECOSTER, J.; SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města*. Praha : Ministerstvo životního prostředí, 2002. 79 s. ISBN 80-7212-197-9.
- [3] BLAŽEK, Jiří; DAMBORSKÝ, Milan; MALINOVSKÝ, Jan; WOKOUN, René; a kol. *Regionální rozvoj : (Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha : Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.
- [4] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice - II. díl*. Brno : Brko, s.r.o., 2000. 112 s. ISBN 80-9021-41-7-7.
- [5] HORZINKOVÁ, Eva ; NOVOTNÝ, Vladimír. *Základy organizace veřejné správy v ČR*. Plzeň : Aleš Čeňek s.r.o., 2008. 232 s. ISBN 978-80-7380-096-3.
- [6] MALINOVSKÝ, Jan; SUCHÁČEK, Jan . *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie*. Vyd. 1. Ostrava : VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2006. 1000 s. ISBN 80-248-1117-0.
- [7] ING. PETRÁŠOVÁ, Jana. *Studie proveditelnosti : Příloha č.1 - Dokument pro finanční a ekonomické hodnocení projektu*. Třinec : Hrat, s.r.o., 2009. 44 + 139 s.
- [8] ING. PETRÁŠOVÁ, Jana. *Studie proveditelnosti : Příloha č. 7 – Analýza odhadu poptávky*. Třinec : Hrat, s.r.o., 2009. 44 + 139 s.

Internetové odkazy:

- [9] Strategie regionálního rozvoje České republiky [online]. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2006 [cit. 2011-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=efcee353-71af-428c-9f77-0e327e77504d>>.
- [10] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy, 2005 [cit. 2011-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-cr/>>. ISBN 80-86502-11-2.
- [11] *Dopravní politika České republiky : na léta 2005 - 2013* [online]. Praha : Česká republika - Ministerstvo dopravy, 2005 [cit. 2011-02-15]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.>
- [12] DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r.o. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje* [online]. Olomouc : Dopravní projektování, spol. s r.o., 2006 [cit. 2011-03-11]. Dostupné z WWW: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/doprava/cyklo_uplna_textova_zprava.pdf>.
- [13] POUČ, Jiří. *Cyklotoulky.cz* [online]. 12.6.2007 [cit. 2011-03-12]. Eurovelo evropská síť cyklotras. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklotoulky.cz/clanky/clanky-display/cyklotrasy/zahranici/eurovelo-evropska-sit-cyklotras/0086/>>.
- [14] *EuroVelo : The European cycle route network* [online]. Brussels : European cyclists' Federation , 2009 [cit. 2011-03-12]. Dostupné z WWW: <http://www.ecf.com/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.ecf.com/files/2/8/EuroVelo-The_European_cycle_route_network-May2009.pdf>.

- [15] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika - Polská republika 2007-2013* [online]. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2007, 2010 [cit. 2011-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.cz-pl.eu/programovy-dokument.html?action=download&downloadID=11>>.
- [16] REGIONÁLNÍ RADA REGIONU SOUDRŽNOSTI MORAVSKOSLEZSKO. *Regionální operační program regionu soudržnosti Moravskoslezsko 2007-2013* [online]. Ostrava : Regionální rada Moravskoslezsko, 2007 [cit. 2011-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=3429fc23-be35-487a-a339-8788e0a241ac>>.
- [17] MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY. *Program rozvoje venkova České republiky na léta 2007-2013* [online]. Praha : Ministerstvo zemědělství ČR, 2007 [cit. 2011-03-19]. Dostupné z WWW: <http://www.szif.cz/irj/portal/anonymous/CmDocument?rid=%2Fapa_anon%2Fes%2Fdokumenty_ke_stazeni%2Feafid%2F1180428724933.pdf>.
- [18] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. Praha : 2000 [cit. 2011-03-19]. Zákon o SFDI. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ/zakon-o-sfdi.php>>.
- [19] *Euroregion-silesia.cz* [online]. 2010 [cit. 2011-03-12]. Stanovy Euroregionu Silesia - CZ. Dostupné z WWW: <http://www.euroregion-silesia.cz/show_text.php?id=euroregion-silesia-zakladni-dokumenty-CZ>.
- [20] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Vyznačené cyklotrasy v ČR dle krajů k 1.1.2010* [online]. Olomouc : Centrum dopravního výzkumu,, 19.11.2010, 6.1.2011 [cit. 2011-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://cyklostrategie.cz/file/cyklodata-statistiky-vyznacene-cyklotrasy-v-cr-dle-kraju/>>.
- [21] KLUB ČESKÝCH TURISTŮ. *Kct.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-03-19]. Cykloznačení. Dostupné z WWW: <<http://www.kct.cz/turisticke-znaceni/cykloznaceni>>.

- [22] *Opavounakole.info* [online]. 2005 [cit. 2011-03-15]. Cyklotrasy na Opavsku a v jeho okolí. Dostupné z WWW: <<http://www.opavounakole.info/opavsko/CZ/cyklotrasy.htm>>.
- [23] *Cyklistikakrnov.com* [online]. 2002 [cit. 2011-03-15]. Cyklotrasa š. 551 MORAVICE - KRUŽBERK přehrada-Hradec nad Moravicí. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Cyklotrasy/Cyklotrasa-c551-MORAVICE-Kruzberk-prehrada-Hradec-n-M-Opava.htm>>.
- [24] *Cyklistikakrnov.com* [online]. 2002 [cit. 2011-03-15]. Cyklotrasa Opava-Hlavnice-Moravice-Žimrovice-Hradec nad Moravicí-Opava. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Cyklotrasy/Cyklotrasa%20Opava%20Moravice%20Hradec%20Opava.htm>>.
- [25] *Beskydy.cz* [online]. 2007, 1.4.2009 [cit. 2011-03-15]. Cyklotrasy Radegast Birell uvítají prázdninové cyklisty. Dostupné z WWW: <<http://www.beskydy.cz/Content/clanek.aspx?clanekid=17356&lid=1>>.
- [26] *Přípravná dokumentace cyklistické stezky Hradec nad Moravicí - Branka u Opavy - Otice - Opava (státní hranice)* [online]. Opava : Domovina - ekologie, venkov, turistika s.r.o. a Lesoprojekt Krnov, s.r.o., 2007 [cit. 2011-03-15]. Dostupné z WWW: <http://www.opava-city.cz/assets/podnikani/1_vyhledavaci_studie.pdf>.
- [27] *Opava-city.cz* [online]. Opava : 19.6.2007 [cit. 2011-03-15]. Přípravná dokumentace cyklistické stezky Hradec nad Moravicí-Branka u Opavy-Otice-Opava (státní hranice). Dostupné z WWW: <<http://www.opava-city.cz/scripts/detail.php?id=10291>>.
- [28] *Dokumentace pro územní rozhodnutí cyklistická trasa Jakartovice - Litultovice - Otice - Opava* [online]. Ostrava : DHV CV, spol. s.r.o., 2007 [cit. 2011-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.opava-city.cz/assets/podnikani/01.pdf>>.

- [29] *Opava-city.cz* [online]. Opava : 22.1.2008 [cit. 2011-03-15]. Projektová dokumentace cyklistické stezky Jakartovice-Litultovice-Otice-Opava. Dostupné z WWW: <<http://www.opava-city.cz/scripts/detail.php?id=16266>>.
- [30] *Cyklistikakrnov.com* [online]. 2005 [cit. 2011-03-15]. Slezská magistrála. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Cyklotrasy/Slezska%20magistrala.htm>>.
- [31] *Cyklistikakrnov.com* [online]. 19.9.2005, 28.10.2010 [cit. 2011-03-15]. Projekty cyklistická stezka č.55 „Slezská magistrála“. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/CykloKrnovsko/Stavba-cyklotrasy-c55-Slezske-magistraly-Krnov-Opava-Velke-Hostice.htm>>.
- [32] *Portal.mpsv.cz* [online]. 2004, 2011 [cit. 2011-03-15]. Vývoj od července 2004. Dostupné z WWW: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/vyvoj_od_072004/?_piref37_240420_37_240419_240419.statse=2000000000011&_piref37_240420_37_240419_240419.statsk=2000000000017&_piref37_240420_37_240419_240419.send=send&_piref37_240420_37_240419_240419.stat=2000000000018&_piref37_240420_37_240419_240419.obdobi=B&_piref37_240420_37_240419_240419.uzemi=141000&ok=Vybrat>.
- [33] *Czso.cz* [online]. 31.12.2010, 25.2.2011 [cit. 2011-03-15]. Statistická ročenka Moravskoslezského kraje 2010. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/F500310B00/\\$File/801011102606.xls](http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/F500310B00/$File/801011102606.xls)>.
- [34] *Czso.cz* [online]. 31.12.2010, 25.2.2011 [cit. 2011-03-15]. Statistická ročenka Moravskoslezského kraje 2010. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/F500310B6B/\\$File/10111016101.xls](http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/F500310B6B/$File/10111016101.xls)>.
- [35] *Zakonycr.cz* [online]. 2010 [cit. 2011-03-21]. Zákon č. 128/2000 Sb. Dostupné z WWW: <[http://www.zakonycr.cz/seznamy/128-2000-sb-zakon-o-obcich-\(obecni-zrizeni\).html](http://www.zakonycr.cz/seznamy/128-2000-sb-zakon-o-obcich-(obecni-zrizeni).html)>.

- [36] [MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Analýza finančního čerpání ze strukturálních fondů a dalších zdrojů* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2011 [cit. 2011-03-19]. Podrobnosti k jednotlivým NUTS II (Regionům soudržnosti), s. . Dostupné z WWW: <<http://cyklostrategie.cz/file/cyklodata-finance-sf-eu-analyze-financniho-cerpani-ze-strukturalnich-fondu-a-dalsich-zdroju/>>.]
- [37] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Pasport cyklostezek a kontakty* [online]. Olomouc : Centrum dopravního výzkumu, 2011 [cit. 2011-03-21]. Dostupné z WWW: <<http://cyklostrategie.cz/file/cyklodata-statistiky-pasport-cyklistickych-komunikaci-2010/>>.
- [38] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Strukturalni-fondy.cz* [online]. 2007 [cit. 2011-03-21]. Programy 2007-2013. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013>>.
- [39] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Strukturalni-fondy.cz* [online]. 2007 [cit. 2011-03-21]. ROP NUTS II Moravskoslezsko. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/3fcee7b-5ca8-459a-afa3-a035841a7b70/ROP-NUTS-II-Moravskoslezsko>>.
- [40] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Strukturalni-fondy.cz* [online]. 2007 [cit. 2011-03-21]. OP Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polská republika 2007-2013. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/3b41b560-6b6c-4a29-bf1b-4a6e3c0be20e/OP-Preshranicni-spoluprace-Ceska-republika---Polsk>>.
- [41] *Mapy.idnes.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-03-21]. Mapy iDNES.cz. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.idnes.cz/#layer=cycle&zoom=2&pos=x:526975,y:5507732&map=evropa&base=evropa>>.
- [42] *Opava-city.cz* [online]. 2007 [cit. 2011-03-22]. Obce správního obvodu. Dostupné z WWW: <<http://www.opava-city.cz/scripts/detail.php?id=12730>>.

- [43] *Risy.cz* [online]. 2010 [cit. 2011-03-22]. Správní obvody obcí s rozšířenou působností. Dostupné z WWW: <<http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/moravskoslezsky-kraj/obce-s-rozsir-pusobnosti/>>.
- [44] *Opavounakole.info* [online]. 2005 [cit. 2011-03-22]. Přírodní park Moravice. Dostupné z WWW: <http://www.opavounakole.info/opavsko/CZ/prirodni_park_moravice.htm>.
- [45] *Opavounakole.info* [online]. 2005 [cit. 2011-03-22]. Arboretum Nový Dvůr. Dostupné z WWW: <http://www.opavounakole.info/opavsko/CZ/arboretum_novy_dvur.htm>.
- [46] *Opavounakole.cz* [online]. 2005, 27.4.2008 [cit. 2011-03-22]. Zámek Hradec nad Moravicí. Dostupné z WWW: <http://www.opavounakole.info/opavsko/CZ/zamek_hradecnmoravici.htm>.
- [47] *Opavounakole.info* [online]. 2005, 27.4.2008 [cit. 2011-03-22]. Zámek Raduň. Dostupné z WWW: <http://www.opavounakole.info/opavsko/CZ/zamek_radun.htm>.
- [48] *Opavounakole.info* [online]. 2005 [cit. 2011-03-22]. Památník II. Světové války v Hrabyni. Dostupné z WWW: <http://www.opavounakole.info/opavsko/CZ/pamatnik_svetove_valky_hrabyne.htm>.
- [49] *Opavounakole.info* [online]. 2005 [cit. 2011-03-22]. Památník armády ČR a ČS opevnění Opava-Milostovice. Dostupné z WWW: <http://www.opavounakole.info/opavsko/CZ/areal_opevneni_milostovice.htm>.
- [50] *Opava-city.cz* [online]. 2007 [cit. 2011-03-12]. Další břehy. Dostupné z WWW: <<http://www.opava-city.cz/dalsibrehy/>>.
- [51] *Opava-city.cz* [online]. 2007 [cit. 2011-03-12]. O historii festivalu Bezručova Opava. Dostupné z WWW: <<http://www.opava-city.cz/bezrucovaopava/>>.

Seznam tabulek, obrázků a grafů

Seznam tabulek

Tabulka č. 1.1	Celková délka cyklostezek v jednotlivých krajích
Tabulka č. 1.2	Vyznačené cyklotrasy v České republice podle krajů k 1. 1. 2010 (v km)
Tabulka č. 1.3	Finanční plán OP přeshraniční spolupráce ČR – PL
Tabulka č. 1.4	Finanční plán Regionálního operačního programu Moravskoslezsko
Tabulka č. 2.1	Správní obvody s rozšířenou působností v okrese Opava
Tabulka č. 2.2	Statistické údaje o Euroregionu Silesia (platné k 1. 1. 2011)
Tabulka č. 3.1	Vyznačené cyklotrasy v Moravskoslezském kraji (v ČR) k 1. 1. 2010
Tabulka č. 3.2	Porovnání harmonogramu příprav a realizace jednotlivých plánovaných cyklotras a cyklostezek na území ORP Opavy
Tabulka č. 3.3	Odhady poptávky dle dotazníkového šetření
Tabulka č. 3.4	Odhad frekvence využívání cyklostezky a odhad počtu osobokilometrů za rok
Tabulka č. 3.5	Kapacita a návštěvnost hromadných a ubytovacích zařízení cestovního ruchu

Seznam obrázků

Obrázek č. 1.1	Síť cyklotras a cyklostezek na území České republiky
Obrázek č. 1.2	Financování a počet akcí realizovatelných ze SFDI v období 2001-2010
Obrázek č. 2.1	Správní obvod Opava (obecně geografická mapa)
Obrázek č. 3.1	Průběh trasy Opava Radegast Cyklotrack
Obrázek č. 3.2	33 kilometrový úsek opavské části Slezské Magistrály

Seznam grafů

Graf č. 1.1	Délka cyklostezek v jednotlivých krajích k 1. 1. 2011 (v km)
-------------	--------------------------------------------------------------

Seznam zkratk

MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
ČR	Česká republika
ORP	obec s rozšířenou působností
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SROP	Společný regionální operační program
OP	operační program
ROP	regionální operační program
PL	Polská republika
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
ŽP	životní prostředí
Kč	Koruna česká
EAFRD	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
MBA	Master of business Administration
KČT	Klub českých turistů
č.	číslo
Sb.	sbírka
ZP	zemědělský podnik
NUTS	nomenklatura územních statistických jednotek
Prof.	profesor
PhDR	doktor filosofie
CSc	kandidát věd
EU	Evropská unie
km	kilometr
ECF	evropská cyklistická federace
ČSÚ	Český statistický úřad
ha	hektarů
DPH	daň z přidané hodnoty
Tzn.	to znamená

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- беру на ве́домі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne

.....
jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

.....